

**RÁKOS-PATAK MENTI
KERÉKPÁROS ÚTVONAL**

KERÉKPÁRFORGALMI HÁLÓZATI TERV

Tervezők:

Pető Zoltán

Tkö, KÉ-VA, KÉ-K, KÉ-L, KÉ-HA 01-2321/13

.....

Sztás Dániel

.....

Ügyvezető:

Albrecht Ute

.....

TARTALOMJEGYZÉK

1. VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓ	4
2. BEVEZETŐ	5
3. HELYZETÉRTÉKELÉS	6
3.1. Megalapozó dokumentumok, meglévő tervek bemutatása	6
3.1.1. HATÁLYOS TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI ÉS TELEPÜLÉSRENDEZÉSI ESZKÖZÖK	6
3.1.2. EGYÉB TERVEK.....	8
3.2. Vizsgált terület bemutatása	9
3.2.1. FORGALOMVONZÓ LÉTESÍTMÉNYEK.....	9
3.2.2. A KERÉKPÁROS KÖZLEKEDÉS SZEREPE	10
3.3. A kerékpáros közlekedés helyzete	11
3.3.1. A BEAVATKOZÁSI TERÜLET KERÉKPÁROZHATÓSÁGA.....	11
3.3.2. MEGLÉVŐ KERÉKPÁRFORGALMI LÉTESÍTMÉNYEK.....	18
3.3.3. ÉRTÉKELÉS ÉS PROBLÉMATÉRKÉP	22
3.4. Szervezeti-működési háttér	24
3.5. A fejlesztési terület kijelölése	24
4. A FEJLESZTÉSI LEHETŐSÉGEK FELMÉRÉSE	25
4.1. Illeszkedés a fejlesztési dokumentumokhoz	25
4.2. A vizsgált terület lehetőségei, kööttségei	25
4.3. A kerékpáros infrastruktúra fejlesztési lehetőségei, kööttségei.....	27
4.3.1. A KERÉKPÁRFORGALMI LÉTESÍTMÉNYEK.....	27
4.4. Kerékpáros adatgyűjtés	32
5. A TERVEZETT FEJLESZTÉSEK BEMUTATÁSA.....	33
5.1. A kerékpáros infrastruktúra fejlesztései	33
5.2. Szervezeti-működési háttér	41
5.3. Kísérő intézkedések	41
6. MEGVALÓSÍTÁS	43
6.1. Ütemezés, több fázisú intézkedési terv.....	43
6.2. Források.....	43
7. KÖLTSÉGBECSLÉS.....	44
8. EGYEZTETÉSEK	47
9. A PROJEKT MŰSZAKI TARTALMA.....	61

1. VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓ

A Budapest 2030 Hosszú távú városfejlesztési koncepciója a kerékpárral megtett utazások esetében a jelenlegi 3%-os arány 10%-ra bővülésével számol, az országos elképzelésekkel összhangban.

Az Angyalföld-Zugló-Kőbánya-Rákosmente területét összekötő kerékpáros útvonal megvalósítása után annak meghosszabbítása tervezett Pécel-Isaszeg-Gödöllő-Szada településeken. A Rákos-patak mentén létrejövő útvonal Duna és a városhatár közötti hossza megközelíti a 23 km-t.

A projekt megvalósítására a négy érintett kerület és a főváros önkormányzatai, valamint a Budapesti Közlekedési Központ konzorciumot hozott létre. A konzorcium a VEKOP Fenntartható közlekedésfejlesztés Budapesten pályázatán 2.3 mrd Ft. támogatást nyert a „Rákos-patak menti ökoturisztikai folyosó c. projekt (VEKOP-5.3.1-15-2016-00012) részeként kerékpáros útvonal kialakítására.

A kerékpáros útvonal Budapesten egyszerre több funkciót tölt majd be, ezek a városon belüli kerékpáros rekreáció, a hivatásforgalmi közlekedés, és az ökoturisztikai szerep. Az összetett feladat miatt általánosan javasolt a 3,0 m-es szélesség biztosítása, a jövőben várható igények figyelembe vételével.

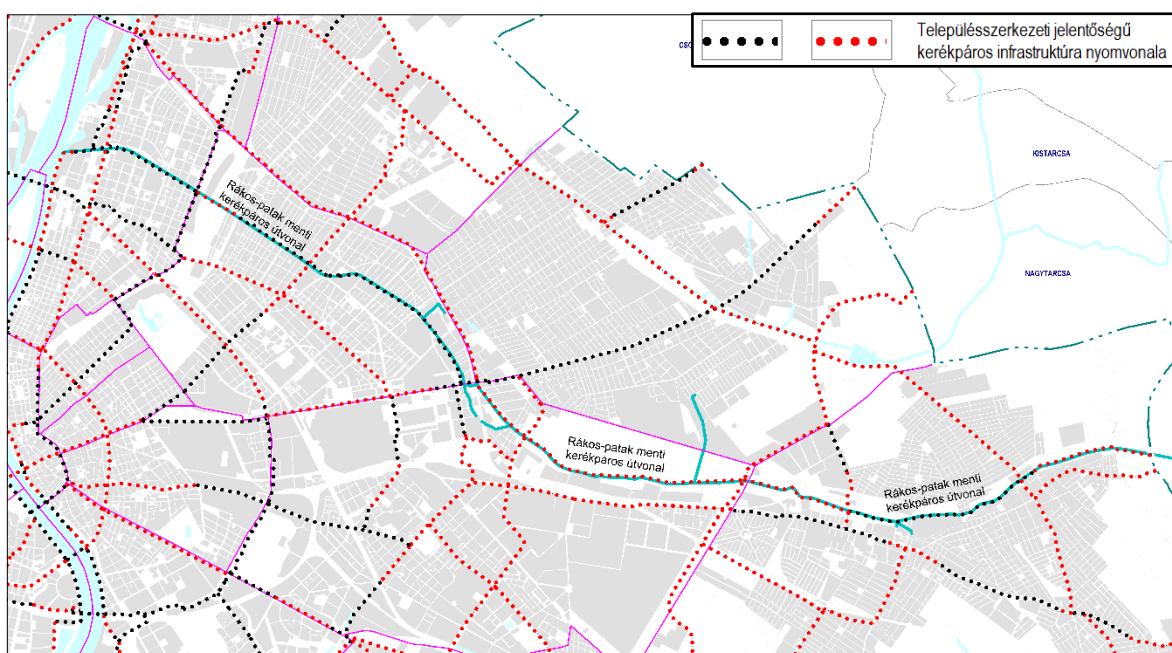
A kerékpárforgalmi hálózati terv hivatott biztosítani, hogy az útvonal a kerékpáros hálózat részévé válhasson a kapcsolódó beavatkozási igények nevesítésével, továbbá feltárja a műszaki alternatívákat, amelyek között az engedélyezési tervek készítése során kell meghozni a szükséges döntéseket. A műszaki változatok az alábbi témakörökben születtek:

- útvonal vezetési alternatívák (a Kerepesi út és a Bp.-Gödöllő-Csömör HÉV vonalak keresztezése a Szentmihályi út-Keresztúri út vagy az Egyenes utca-Pogány utca vonalában történjen-e),
- külön szintű keresztezés kialakításának módja (Rákosrendező vasúti területének keresztezése felüljáróval vagy aluljáróval épüljön),
- keresztmetszet kialakítása (önálló kerékpáros infrastruktúra épüljön vagy a kisforgalmú közutak kerüljenek felhasználásra, a gyalogosok számára önálló felület kerüljön kialakításra vagy a kerékpárosokkal közös felületet használjanak),
- burkolat típusa (az útvonal melletti területek természeti értékére való tekintettel mely szakaszokon ne épüljön szilárd, aszfalt burkolat és maradjon el a közvilágítás).

A Rákos-patak menti kerékpáros útvonalnak – forrás hiány esetén – az angyalföldi Cserhalom utcától a rákosmenti Czeglédi Mihály utcáig történő összefüggő kialakítása már az útvonal funkcionálisan megfelelő megvalósítását eredményezi, mivel a négy érintett kerület valamennyi forgalom generáló területét összeköti, valamint az összes keresztező kerékpáros útvonallal kapcsolatot teremtve maximális mértékben biztosítja a hálózatosodást. A színvonalas kerékpáros hálózat kialakítása és a kerékpáros közlekedés részarányának növelése miatt a kapcsolódó szakaszokon is biztosítani kell a vízfolyás menti útvonal kerékpárosbarát megközelítését. A Rákos-patak menti útvonalhoz kapcsolódó szakaszok kerékpárosbarát fejlesztése részben a tárgyi, részben későbbi projektek keretein belül szükségszerű.

Az útvonal Angyalföldön a Cserhalom utcai csomópontban, Zuglóban a Termál utcánál (mintegy 200 m hosszon) magánterületen helyezkedik el jelenleg. Kőbánya és Rákosmente területén hosszabb szakaszokon – elsősorban a Rákos-patak medrének anomáliái folytán – nem áll rendelkezésre a megfelelő közterület az útvonal megvalósításához. A hiányzó közterületek kialakítása érdekében a X. és XVII. kerületek területére vonatkozóan folyamatban van a szükséges településrendezési tervek készítése. A XIII. és XIV. kerületi meglévő, rövid szakaszok rendezésére tárgyi fejlesztéstől függetlenül kerül majd sor.

A tervezett Rákos-patak menti kerékpáros útvonal jelentőségét mutatja be a Településszerkezeti terv Közlekedési infrastruktúra tervlapja kerékpáros hálózatának megjelenítése. A vízfolyás menti útvonal felfűzi a sugárirányú kerékpáros infrastruktúra nyomvonalakat a Dunától egészen a közigazgatási határig és ugyanakkor egy ökoturisztikai folyosót is létrehoz a patak mentén.



2. BEVEZETŐ

A Versenyképes Közép-Magyarországi Operatív Program Fenntartható közlekedésfejlesztés Budapesten kerékpáros projektjeinek megfelelő megalapozását kerékpárforgalmi hálózati terv biztosítja. Az Operatív Program szerint: „A kerékpárforgalmi hálózati terv feladata, hogy felmérje a település és környezete, de minimálisan a felhívással összhangban kijelölt beavatkozási terület kerékpáros közlekedésének a helyzetét: kerékpáros forgalmát, kerékpározhatóságát, a kerékpáros közlekedést akadályozó tényezőket, és ezek alapján javaslatot adjon a fejlesztésekre annak érdekében, hogy a kerékpáros közlekedés aránya növekedhessen, és minél többen választhassák mindennapi eszközként a kerékpárt.”

A kerékpárforgalmi hálózati terv a továbbtervezéshez nyújt támpontokat, ötleteket, irányelveket. Egyértelmű és strukturált diszpozíciós javaslatot tartalmaz, amelyet a projekt megvalósítója az engedélyezési terv diszpozíciójában rögzíteni tud. Az elkészülő kerékpárforgalmi hálózati terv továbbá megalapozott szakmai anyagot biztosít a vezetők számára a körültekintő és célirányos döntések meghozatalához.

3. HELYZETÉRTÉKELÉS

3.1. Megalapozó dokumentumok, meglévő tervek bemutatása

3.1.1. HATÁLYOS TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI ÉS TELEPÜLÉSRENDEZÉSI ESZKÖZÖK

Budapest 2030 Hosszú távú városfejlesztési koncepció

A 767/2013. (IV. 24.) Főv. Kgy. határozattal elfogadott koncepció 2. számú: *Partnerség – jövő közös tervezése a térségben és országosan* céljának egyik feladata a településközi kerékpározás feltételeinek a megteremtése.

A 11. számú: *Intelligens mobilitás* céljának egyik feladata a kerékpározás fejlesztése, melynek részeként a közúti hálózat nagyobb részét kerékpárosbarát módon kell átalakítani, illetve a főváros teljes területét lefedő, differenciált sűrűséggel rendelkező hálózatot kell kialakítani. (Az elképzelések szerint a közlekedési utazásokon belül a kerékpározás jelenlegi 3-4%-os aránya 10%-ra növekszik.)

Budapest 2020 Integrált településfejlesztési stratégia

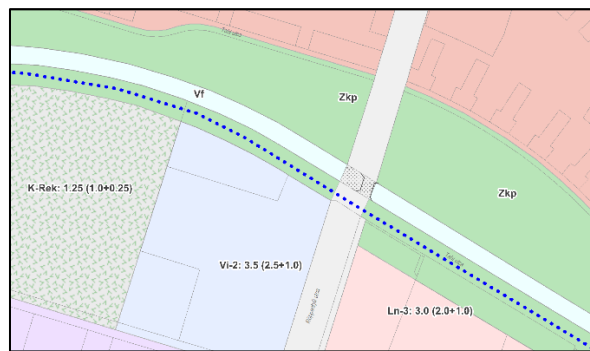
A 923/2014. (VI. 30.) Főv. Kgy. határozattal elfogadott stratégia 3. *Intelligens városműködés* stratégiai cél 3.b *Intelligens, kooperatív közlekedés* programjának 3.27 projekt csoportja konkrétan nevesíti a Rákos-patak menti kerékpáros túraútvonal kiépítését.

Budapest 2015 településszerkezeti terv, Fővárosi rendezési szabályzat

Az 50/2015. (I. 28.) Főv. Kgy. határozattal elfogadott településszerkezeti terv (TSZT) és az 5/2015. (II. 16.) Főv. Kgy. rendelettel jóváhagyott rendezési szabályzat (FRSZ) településszerkezeti jelentőségű kerékpárút nyomvonalát tartalmazza a Rákos-patak teljes hosszában.



A TSZT 2015. Közlekedési infrastruktúra tervlap részlete



FRSZ 1. mellékletének részlete

Balázs Mór-terv – Budapest Közlekedésfejlesztési Stratégiája 2014-2020

A Balázs Mór-terv „Célrendszer és Intézkedések” kötetének elfogadásáról a 877/2015. (06.23.) Főv. Kgy. határozat döntött. A Balázs Mór-terv Budapest első fenntartható városi mobilitás terve, amelyben a közlekedésfejlesztési feladatok integráltan jelennek meg. Budapest közlekedési rendszerének fejlesztési tervét

felváltó közlekedésfejlesztési stratégia jelentős szerepet szán a főváros közlekedésében a környezetbarát kerékpáros közlekedésnek. Ennek megfelelően a „Több kapcsolat” beavatkozási terület operatív céljai közül az 1.1.7. A kerékpáros átjárhatóság javítása, kerékpárosbarát mellékhálózat, és az 1.3.8. Az országos és regionális kerékpáros turisztikai kapcsolatok fejlesztése operatív cél is erre irányul.

XIII. kerület – Angyalföld

A 2017. január 1-én a kerület teljes közigazgatási területére hatályba lépett új Kerületi építési szabályzat a 2015 évi TSZT-nek megfelelően a Rákos-patak vonalában kerékpáros infrastruktúra nyomvonalát jelöli nem kötelező szabályozási elemként, hanem csak javasolt szabályozási elemként, ezáltal nagy szabadságfokot biztosítva a továbbtervezésben a vízfolyás mindkét oldalán lévő közterületek felhasználását tekintve.

A kerékpáros útvonal kialakítása – mivel a patak mindkét oldalát megfelelő szélességű közterület kíséri –nem igényli a KÉSZ módosítását.

XIV. kerület – Zugló

Jelenleg a többször módosított 19/2003 (VII. 08.) Zugló Kerületi Városrendezési és Építési Szabályzat valamint Zugló kerületi Szabályozási Terv van érvényben. A szabályozási terv nem tüntet fel kerékpáros infrastruktúra hálózatot. Az építési szabályzat övezeti rendszere a közlekedési célú közterületeket négy övezetbe tagolja – az úthálózati hierarchiával összhangban – melyek területén a 253/1997 (XII. 20.) Korm. rendelet (OTÉK) Közlekedési és közműterületre vonatkozó előírásai alapján kerékpáros infrastruktúra bárhol építhető. A zöldfelületi célú közterületeket öt övezetbe tagolja, amelyek területén tiltás nem szerepel, tehát kerékpáros infrastruktúra bárhol építhető.

A kerékpáros útvonal számára a Szugló utca – Termál utca (Bartl János utca) közötti szakaszon nem áll rendelkezésre közterület illetve közterület kialakítását biztosító szabályozás. Egyéb szakaszokon a kerékpáros útvonal kialakítása nem igényli a KÉSZ módosítását.

A kerület teljes közigazgatási területére folyamatban van új helyi építési szabályzat készítése, amelyben értelemszerűen beépül a Rákos-patak menti kerékpáros útvonal a terv tematikájának megfelelően.

X. kerület – Kőbánya

A Rákos-patak mentén tervezett kerékpáros nyomvonal területére vonatkoznak a 22/2013 (V.22.) önkormányzati rendelettel elfogadott Kerületi Városrendezési és Építési szabályzat és a 21/2008. (V. 23.), 21/2002. (VII. 11.), 36/2011. (IX. 29.), 5/2004. (II. 19.), 11/2006. (III. 17.), 22/2006. (V. 19.) önkormányzati rendelettel elfogadott kerületi szabályozási tervek.

A Rákos-patak középső szakaszán – amely az 5/2004. (II.19.) önkormányzati rendelettel elfogadott kerületi szabályozási terv hatálya alá esik – a vízfolyás medre nem az erre a célra szolgáló közterületen helyezkedik el. A közterület szélessége a patak és a kerékpáros útvonal együttes befogadására nem lenne elégséges.

A Rákos-patak mentén a kerékpáros infrastruktúra fejlesztése kapcsán KÉSZ készítésére kerül majd sor.

XVII. kerület – Rákosmente

Jelenleg a többször módosított Budapest Főváros XVII. kerület Rákosmente Önkormányzatának 12/2014 (VI. 30.) önkormányzati rendelete Budapest XVII. kerület Rákosmente Városrendezési és Építési Szabályzatáról van érvényben. A terv a kerékpáros infrastruktúra nyomvonalát irányadó (nem kötelező) szabályozási elemként tartalmazza, ezáltal megfelelő szabadságfokot biztosítva a továbbtervezésben a vízfolyás mindkét oldalán lévő közterületek felhasználását tekintve. A patakot is magában foglaló telek nem mindenütt közterület.

A Rákos-patak mentén a kerékpáros infrastruktúra fejlesztése kapcsán KÉSZ készítésére kerül majd sor.

3.1.2. EGYÉB TERVEK

A Rákos-patak által meghatározott „folyosót” már hosszú ideje közlekedési – a természeti jelentősége folytán azzal összhangban lévő környezetbarát közlekedési, vagyis kerékpáros – célra is szeretnék hasznosítani. Ez az elképzelés megjelent az átfogó és a projekt szintű tervezésben is, melyek közül néhány felsorolásra kerül az alábbiakban.

Bécs Budapest együttműködés - Rákos-patak rendezésének tanulmányterve (1994)



A budapesti szakaszon javaslatot tesz a nagyvízi meder változatlanul hagyása mellett a kis és középvízi meder morfológiájának átalakítására és zöldfelületi fejlesztésére, a vegetáció bővítésére. Az élővé tételhez kis esésű partkialakításokat és száraz támfalak alkalmazását, a

rekreáció érvényesülése érdekében két oldalon vezetett séta és kerékpárút kialakítását tervezi.

Rákos-patak menti ökoturisztikai jelentőségű zöldfolyosó kerékpáros túraútvonalként való kiépítésének koncepciója (2012)

A koncepció, felhasználva a már Budapesten megépült szakaszokat, egy Duna-part – Pécel viszonylatban kiépített kerékpárút létesítésére, a Rákos-patak mentén vezetett színvonalas kerékpár turisztikai és zöld kiránduló útvonalként való kialakítására tesz javaslatot, melyet Pécel és Gödöllő közt kis forgalmú erdei úton javasolnak folytatni.

A Budapesti kerékpáros közlekedés fejlesztési koncepciója (2013)

A Budapesti Közlekedési Központ Zrt. által készített koncepció átfogó célja a kerékpározás biztonságának és elfogadásának növekedése, valamint a Budapest 2030 Hosszú távú városfejlesztési koncepcióval összhangban a kerékpáros közlekedés részarányának növelése. A célok elérésének eszközeként a koncepció a szemléletformálást, a kerékpárosbarát környezet kialakítását és az együttműködést nevesíti.

Rákos-patak és környezetének revitalizációja megvalósíthatósági tanulmányterv és mesterterv (2016)

A mesterterv a Rákos-patak és a kapcsolódó zöldfelületek hosszú távú fejlesztési lehetőségét határozza meg a környezet városfejlesztési elképzeléseit is figyelembe véve.

A vízfolyás esetében annak mainál természetesebb kialakítása – meanderező szakaszok, tavak létesítése – és a lakosság általi jobb „használhatósága” az elsődleges cél.

A Rákos-patak menti kerékpáros útvonal esetében annak teljessé tétele – a Duna és a városhatár közötti folyamatos kerékpározás biztosíthatósága – valamint az agglomeráció területén való folytatás lehetőségének megteremtése a meghatározó, összhangban a patak revitalizációs fejlesztésekkel.

Az egyes fejlesztéseket jelentősen befolyásolják a Duna miatti árvízvédelmi követelmények, amely szabályrendszer jelenleg módosítás alatt áll. A folyó ez irányú hatását a Reitter Ferenc utca vonaláig kell figyelembe venni.

3.2. Vizsgált terület bemutatása

A Rákos-patak menti kerékpáros útvonal teljes mértékben Budapesten belül kerül kialakításra, azonban négy kerület közigazgatási területét keresztezi, melyek lakos számuk alapján külön-külön is az ország nagyobb városai lehetnének (Angyalföld 120.000 fő, Zugló 125.000 fő, Kőbánya 79.000 fő, Rákosmente 87.000 fő). Ennek alapján vizsgálati területként csak az útvonaltól mért 500-500 m széles sávot javasolt figyelembe venni.

Budapesten belül a Pesti városrész sík vidéki (alföldi) domborzati viszonyai kedvezőek a kerékpározás szempontjából, amelyen belül a vízfolyás menti sáv különösen vonzó, egyenletes terepadottságokkal és természetközeli környezettel is bír.

A jelenlegi településszerkezetben jól tetten érhető Budapest történeti fejlődése. Buda, Pest és Óbuda egyesítésével 1872. évben létrejött főváros részét képező Angyalföld, Zugló és Kőbánya beépített területei mára mindinkább nagyvárosias jelleget öltve összenőttek. Az összefüggő városias területet a XIX. században kiépített kötőtpályás – vasúti és helyi érdekű vasúti – nyomvonalak tagolják, nem véletlenül a kerülethatárokat is ezek figyelembe vételével alkották meg. Az 1952-ben létrejött „Nagy Budapest” még nem tud felmutatni ilyen változásokat, az egykor önálló települések máig megtartották területi szempontból a részleges különállásukat és sok esetben kisvárosias-kertvárosias környezetüket. Rákosmente sem épült össze teljesen Kőbányával, csak a Jászberényi út vonalán kapcsolódnak egymáshoz urbánus módon.

3.2.1. FORGALOMVONZÓ LÉTESÍTMÉNYEK

A vizsgálati területen belül a forgalomvonzó létesítmények elhelyezkedését a *Vizsgálat* c. tervlap mutatja be, melyen jól tetten érhetőek a történeti-településszerkezeti adottságok. A forgalomvonzó létesítmények részben objektum vizsgálattal (iskola, orvosi rendelő,...) kerültek bemutatásra, és részben a területfelhasználás megjelenítésével (kiskereskedelmi létesítmények) szimbolizálásra.

Angyalföld és Zugló nagyvárosias jellegű területfelhasználása következtében a beépített területeket átmetsző útvonal mentén a forgalomvonzó létesítmények sűrűsége is magas. Angyalföld területének 3 km hosszúságú szakaszán a 18 létesítmény 6 objektum/km sűrűséget, Zugló 6,5 km hosszú szakaszán a 34 létesítmény 5,2 objektum/km sűrűséget eredményez.

Kőbánya esetében az útvonal a közigazgatási terület északi határán – az 1872-ben létrejött Budapest szélén – döntően beépítetlen területen helyezkedik el, így csak egyetlen forgalomvonzó létesítmény esik a vizsgálati területre.

Rákosmente 7,5 km hosszúságú szakaszán – összhangban a kisvárosias-kertvárosias területfelhasználással – a 14 forgalomvonzó létesítmény fajlagosan 1,9 objektum/km sűrűséget eredményez. (Amennyiben a sűrűségi értéket nem a közigazgatási terület teljes egészében, hanem csak a beépített területére számítjuk, úgy 2,8 objektum/km érték adódik.)

3.2.2. A KERÉKPÁROS KÖZLEKEDÉS SZEREPE

A vizsgált Rákos-patak menti kerékpáros útvonal meglévő infrastruktúráját keresztező fontosabb útvonalak gépjármű és kerékpáros forgalmát a *Vizsgálat* c. tervlap forgalomáramlási ábrái tartalmazzák a reggeli csúcsidőszakra vonatkozóan.

A forgalomfelvételek nyáron, hétköznap készültek, tehát az évszakai időjárás változásra érzékeny kerékpáros közlekedés szempontjából az egyik legkedvezőbb időszakban. (Összehasonlításként ugyanezen időszakban a Margit híd terhelése 390 kerékpár/óra, a Petőfi híd terhelése 90 kerékpár/óra volt.). A téli időszakban a gépjármű közlekedés forgalmában 10-20%-körüli csökkenés tapasztalható átlagosan, azonban a kerékpáros közlekedésben a forgalom a töredékére, 10-20%-ra csökken (amelynek értéke nagy mértékben függ az időjárás napi alakulásától is).

XIII. kerület

A XIII. kerületben a Dunával párhuzamosan igen jelentős észak-déli irányú kerékpáros forgalom bonyolódik, ez érhető tetten a Cserhalom utca majd 550 kerékpár/óra keresztmetszeti forgalmában (jelentősen meghaladva a Duna hidakét is). A patakkal párhuzamos szakasz terhelése – amelyet sűrűn keresztesz a kerékpározást jelentősen nehezítő főúthálózat – nagyságrenddel elmarad el ettől, amelynek meghatározó oka valószínűleg az Angyalföld (3 km-es patak parti útvonal) – Zugló (6,5 km-es patak parti útvonal) szakaszok direkt kapcsolatának hiánya.

XIV. kerület

A XIV. kerületi szakaszon – amelyet budapesti összehasonlításban a legsűrűbben keresztez a kerékpározást jelentősen nehezítő főúthálózat – az útvonal terhelése egyenetlen, a legjelentősebb a kerület központi térségében a Csömöri út – Fogarasi út közötti szakaszon. A patakkal párhuzamos szakasz alacsony terhelése jelentős részben a keresztező kapcsolatok alacsony száma és így az összefüggő hálózat hiánya miatti adottság.

X. kerület

A X. kerületben a vízfolyás mentén nem létezik kerékpáros útvonal, így kerékpáros forgalom sem számszerűsíthető.

XVII. kerület

A XVII. kerületben a Cinkotai út bonyolítja le a legnagyobb – 1650 egységjármű/óra/2 irány – Rákos-patakot is keresztező gépjármű forgalmat, amely a Budapest-Hatvan vasútvonal felújítása keretében tervezett külön szintű vasúti keresztezés megvalósítása után várhatóan növekedni fog.

Rákosmentén a meglévő kerékpárutat – annak lokális jellegéből kényszerűen – jelenleg nem a hivatásforgalom használja, ezt a hétközi forgalomszámlálási adatok is alátámasztják. Azonban délutánonként és hétvégén a rekreációs forgalom miatt a kerékpárút maximálisan kihasználta, a megjelenő gyalogos forgalom és a futók miatt már konfliktus helyzetek adódnak.

3.3. A kerékpáros közlekedés helyzete

3.3.1. A BEAVATKOZÁSI TERÜLET KERÉKPÁROZHATÓSÁGA

A Rákos-patak vonalában a főváros közlekedésében jelentős szerepet betöltő közúthálózati elem nem alakult ki, a vízfolyást azonban számos főúthálózati elem keresztezi. Az érintett közutak forgalmi és forgalomtechnikai helyzete kerületenkénti bontásban kerül ismertetésre az alábbiakban a Rákos-patak menti kerékpáros útvonal vonatkozásában. Összességében kijelenthető, hogy a vizsgált terület egészén, a patakkal párhuzamos meglévő úthálózat kerékpározásra alkalmas.

XIII. kerület – Angyalföld

A Rákos-patak déli oldalán a Népfürdő utca és a Váci út között a főúthálózatba tartozó Vízfogó utca helyezkedik el. A 2x1 sávós keresztmetszetű II. rendű főút terhelése 21.000 E/nap/2 irány a Dagály fürdőnél. A Vízfogón utcán önálló kerékpárforgalmi létesítmény található, így a kerékpárral közlekedőknek nem kell a jelentős forgalommal terhelt úttesten közlekedni. A 2017. évi FINA világbajnokság infrastrukturális fejlesztései között a kerékpárút felújítása is szerepel.

A Váci út és a Jász utca között csak a patak déli oldalán, a Jász utca és a Tatai utca között – szakaszosan – mindkét oldalon kiszolgálóút hálózatba tartozó közúthálózati elem helyezkedik el.

A patak torkolatához legközelebb eső közúti keresztezés a Cserhalom utca, 2x1 forgalmi sávossal hídval. A Vízafogó utca – Cserhalom utca útvonalon közlekedik a 15-ös autóbusszárat Boráros tér és Gyöngyösi utcai metrómegálló között. A kerékpáros útvonalat itt keresztezi majd a Duna-parti 2-es villamos Gyöngyösi utcáig tervezett északi irányú meghosszabbítása. A Cserhalom utcán önálló kerékpárút biztosítja a kerékpáros közlekedés biztonságos lefolyását.

A patakkal párhuzamosan vezetett kerékpárút legforgalmasabb angyalföldi keresztező útvonala Váci út, amely 2x3 forgalmi sávossal kialakítású, 56.000 E/nap/2 irány (Vízafogó utcától délre) forgalmat lebonyolító I. rendű főútvonal. A Váci út alatt lévő M3 metróvonal is felülről keresztezi a patakot (az útvonal patak menti, közút alatti átvezetése így kizárt). A Váci út vízfolyást érintő szakaszán önálló kerékpáros infrastruktúra nem került kiépítésre.

A terület további szakaszán a vízfolyás keresztezi a Röppentyű utca – Göncöl utca útvonalat, a Béke utcát és Reitter Ferenc utcát, mint II. rendű főútvonalakat. A Göncöl utca a vizsgált szakaszon 2x1 forgalmi sávossal kialakítású, az úthálózati szerepe a jövőben a településszerkezeti jelentőségű gyűjtőút kategóriába történő átsorolás miatt csökkenni fog. A Béke utca 33.000 E/nap/2 irány forgalommal, 2x2 forgalmi sávval továbbá középfekvésű villamos pályával rendelkezik. A kerékpárút átvezetése a közúton és a villamosvágányon is hiányzik. A Reitter Ferenc utca – az útszegély menti parkolás miatt – 2x1 forgalmi sávossal keresztmetszettel rendelkezik, amelyet 16.000 E/nap/2 irány forgalom terhel.

A Béke utcán nincs kiépített kerékpáros infrastruktúra, a nagy közúti forgalom miatt a közúton történő kerékpározás nem biztonságos. A Reitter Ferenc utca keresztmetszeti kialakítása biztosítja az útesten történő kerékpáros közlekedés lehetőségét.

XIV. kerület – Zugló

A XIV. kerületben Rákosrendező és az M3 autópálya bevezető szakasza közötti területen nincs érdemi keresztező nyomvonal, a kerékpárosok a kiszolgálóút hálózati szerepkörbe tartozó Rákospatak utcát használják, amelyen az alacsony forgalomnak köszönhetően a kerékpáros közlekedés biztonságosan történhet.

Az M3 autópálya bevezető szakasza és a Csömöri út között a patak mindkét oldalán a Rákospatak utca helyezkedik el, egymástól eltérő hálózati szereppel. A déli oldal gyűjtőútként funkcionál jelentős közúti forgalommal, az északi oldal a kiszolgáló úthálózatba tartozik csekély közúti forgalommal és a kerékpáros forgalommal, ez utóbbi tempó 30-as zónába sorolt. A Rákospatak utca északi pályáján hiányoznak a kerékpáros útburkolati jelek, a Kacsóh Pongrác utca és Ungvár utca között a patak oldalán megengedett a párhuzamos parkolás.

A jelentős keresztező útvonalak közé tartozik az Erzsébet királyné útja, amely 2x1 forgalmi sávossal kialakítású középfekvésű villamosvágányokkal. Az útvonal a II. rendű főúthálózat része és 14.000 E/nap/2 irány forgalmat bonyolít le. Az Erzsébet királyné útja és az azon közlekedő villamos viszonylatok keresztezése a jelzőlámpás

forgalomirányítású csomópontnak köszönhetően megfelelően biztosított. Az útvonalon nem biztosított a kerékpáros közlekedés a közúti forgalom és a közterületi parkolás miatt.

A Csömöri úttól a Mogyoródi útig összefüggő kiépített kerékpáros infrastruktúra található, ahol párhuzamos közúti forgalom nem befolyásolja a kerékpáros közlekedést. A Rákos-patak mentén vezetett kerékpárutat ezen a szakaszon keresztezi a Csömöri, a Szugló és az Egressy út. A Szugló utca kivételével az összes fontos közúti csomópont jelzőlámpás forgalomirányítású.

A keresztező utak közül a Csömöri út 2x1 forgalmi sávossal kialakítású II. rendű főútvonal, amely 23.000 E/nap/2 irány forgalommal rendelkezik. Az útvonalon jelentős az autóbuszos közösségi közlekedési forgalom (Újpalota – Belváros). A nagyarányú autóbuszos forgalom miatt és a kerékpárforgalmi létesítmények hiányában az útvonal jelenlegi kialakítása nem kerékpárosbarát.

A Szugló utca, valamint az Egressy út 2x1 forgalmi sávossal kialakítású, a gyűjtőúthálózat részét képezik. Az Egressy út 13.000 E/nap/2 irány forgalmat bonyolít le.

A Szugló utca, Egressy út, Mogyoródi út és Fogarasi út jelenlegi kialakítása nem kerékpárosbarát, a kerékpárforgalmi létesítmények nem épültek meg, csak az úttesten lehet kerékpárral közlekedni.

A Mogyoródi út és a Kerepesi út között a Rákos-patak mindkét oldalát a kiszolgáló úthálózatba tarozó közúti pályák határolják, ez jellemzően a Gvadányi utca. A Füredi és a Fogarasi utak közötti szakaszt – a patak déli oldalán – a gyűjtőúthálózatba tartozó Csertő utca jelenti, amelyen a füredi úti lakótelep ellátását biztosító trolibusz közlekedés bonyolódik. A Gvadányi út tempó 30-as zónába sorolt. A Bonyhádi út kivételével (a patak keresztezését biztosító hídja miatt forgalmas) az összes fontos közút csomópontja jelzőlámpás forgalomirányítású, amely a kerékpárosok számára a biztonságos keresztezést megteremti, de a gyors haladást lehetetlenné teszi.

Mogyoródi út 2x1 forgalmi sávossal kialakítású és a gyűjtőúthálózat részét képezi. A Fogarasi út a vizsgált szakaszon 2x2 forgalmi sávval és 18.000 E/nap/2 irány forgalommal rendelkező II. rendű főútvonal, amelyet jelentős közúti közösségi közlekedési forgalom is terhel. A Füredi út 2x1 forgalmi sávossal kialakítású 11.000 E/nap/2 irány forgalmat lebonyolító II. rendű főútvonal. A Füredi úton kerékpáros nyom került felfestésre, így a vízfolyás és az Örs vezér tere között biztosított az úttesten a kerékpáros közlekedés.

A terület déli határát a Kerepesi út jelenti. Az I. rendű főút szélső fekvésű HÉV pályával, valamint 2x2 forgalmi sávossal keresztmetszettel rendelkezik és 29.000 E/nap/2 irány forgalmat bonyolít. A Kerepesi út kerékpárosbarát kialakítású, az útvonal mentén a kerékpáros infrastruktúra kiépült.

X. kerület – Kőbánya

Jelenleg nem található kiépített kerékpáros infrastruktúra a X. kerületi szakaszon. A Rákos-patakot kiszolgáló utak keresztezik, amelyeken csekély mértékű gépjármű forgalom bonyolódik le.

A közlekedési rendszer tervezett fejlesztései közül a vízfolyás kerületi szakaszát több is érinti. A legfontosabb a Körvasút menti körút kiépítése lesz, amely a Kerepesi út és Pilisi utca csomópont térségében érinti majd a patakat. További közúthálózati fejlesztés a Külső keleti körút tervezett megépítése a kerület keleti határánál.

XVII. kerület – Rákosmente

A XVII. kerületben a patak déli oldalán kiépített kerékpárúttal párhuzamos közúti infrastruktúra nem található. A kerékpárút és keresztező utak csomópontjai szintbeni, jelzőtáblás kialakításúak.

A 2010-ben átadott kerékpárutat keresztezi a II. rendű főútvonal besorolású Cinkotai út és a gyűjtőút hálózati szereppel rendelkező Ferihegyi út, Rákoscsaba utca. A keresztező úthálózati elemek 2x1 forgalmi sáv keresztmetszetűek, a Cinkotai út forgalomterhelése 12.000 E/nap/2 irány.

A XVII. kerületi közúti közlekedésben fontos szerepet tölt be Rákosmente városközpontja és Rákosliget városrész között kapcsolatot teremtő Ferihegyi út.

Rákosmente területén a Cinkotai út mellett a vízfolyás és a Pesti út között található kiépített kerékpáros infrastruktúra. A Ferihegyi út, a Szabadság sugárút, a Rákoscsaba utca és a Czeglédi Mihály utca jelenlegi kialakítása nem kerékpárosbarát.

A közlekedési rendszer tervezett fejlesztései közül a vízfolyás kerületi szakaszát érinti a Budapest-Hatvan vasútvonal folyamatban lévő fejlesztése, ennek keretében a Cinkotai úti és Czeglédi Mihály utcai közúti – vasúti keresztezések átépülnek, a jelenlegi szintbeni vasúti átjárókat közúti felüljárók váltják ki. A Cinkotai és Rákoscsaba utakon tervezett kerékpáros útvonalak és a hatvani vasútvonal keresztezése szintbeni kialakításúak lesznek.

A Rákos-patakot keresztezi az M0 autótút a kerület keleti határánál, az országos gyorsforgalmi hálózat részét képező elem alatt a kerékpárút átvezetése biztosított.

Kerékpárparkolás, multimodalitás

A Rákos-patak menti kerékpáros útvonal meglévő szakaszai a közösségi közlekedés fontosabb csomópontjait, megállóhelyeit egyáltalán nem érintik.

Kisebbséges jelentőségű helyszín az útvonal környezetét jelentő vizsgálati területen Angyalföldön az M3 metró vonal Forgács utcai megállója, Zuglóban Rákosfalva HÉV megálló, valamint Rákosmentén a Rákosliget, Rákoscsaba-Újtelep és Rákoscsaba vasúti megállóhely. A Budapest-Hatvan vasútvonal megállóhelyein P+R parkoló és B+R kerékpártároló egyaránt található, azonban ezek a vasútvonalhoz kapcsolódnak és nem a Rákos-patak menti kerékpáros útvonal kiszolgálásában vesznek részt.

A turisztikai és rekreációs célú kerékpározás kiszolgálásához 5-10 kilométerenként szükséges kerékpáros pihenőhelyeket létesíteni. A jelenlegi állapot szerint a vízfolyás budapesti szakaszán sehol sem található ilyen létesítmény. Zugló területén az Egressy út és Füredi út közötti, továbbá a XVII. kerületi szakaszon a kerékpárút mellett padok kerültek elhelyezésre.

A meglévő kerékpáros infrastruktúrához kapcsolódó – annak megközelítését biztosító – parkoló nem található a fővárosi szakaszon.

Kerékpáros útirányjelző táblarendszer

A Rákos-patak mentén a főbb keresztező útvonalaknál egységes kerékpáros útirányjelző táblarendszer található. A táblákön a fontosabb keresztező útvonalak, az elérhető közösségi közlekedési csomópontok, turisztikai látványosságok és kerületközpontok távolsága szerepel.



Kerékpáros útirányjelző tábla a Cserhalom utcánál



Kerékpáros útirányjelző tábla a Göncöl utcánál

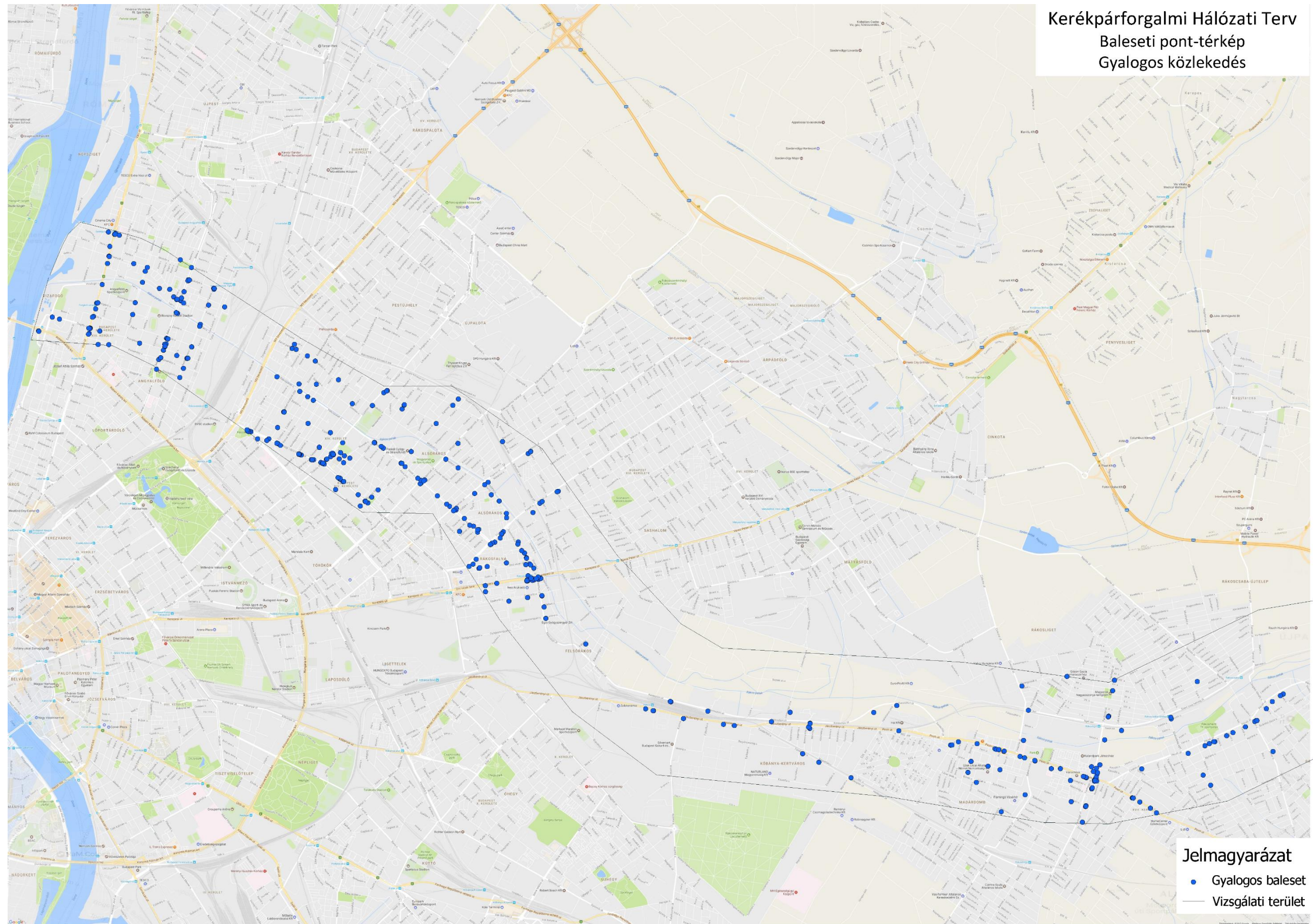
Baleseti helyzet

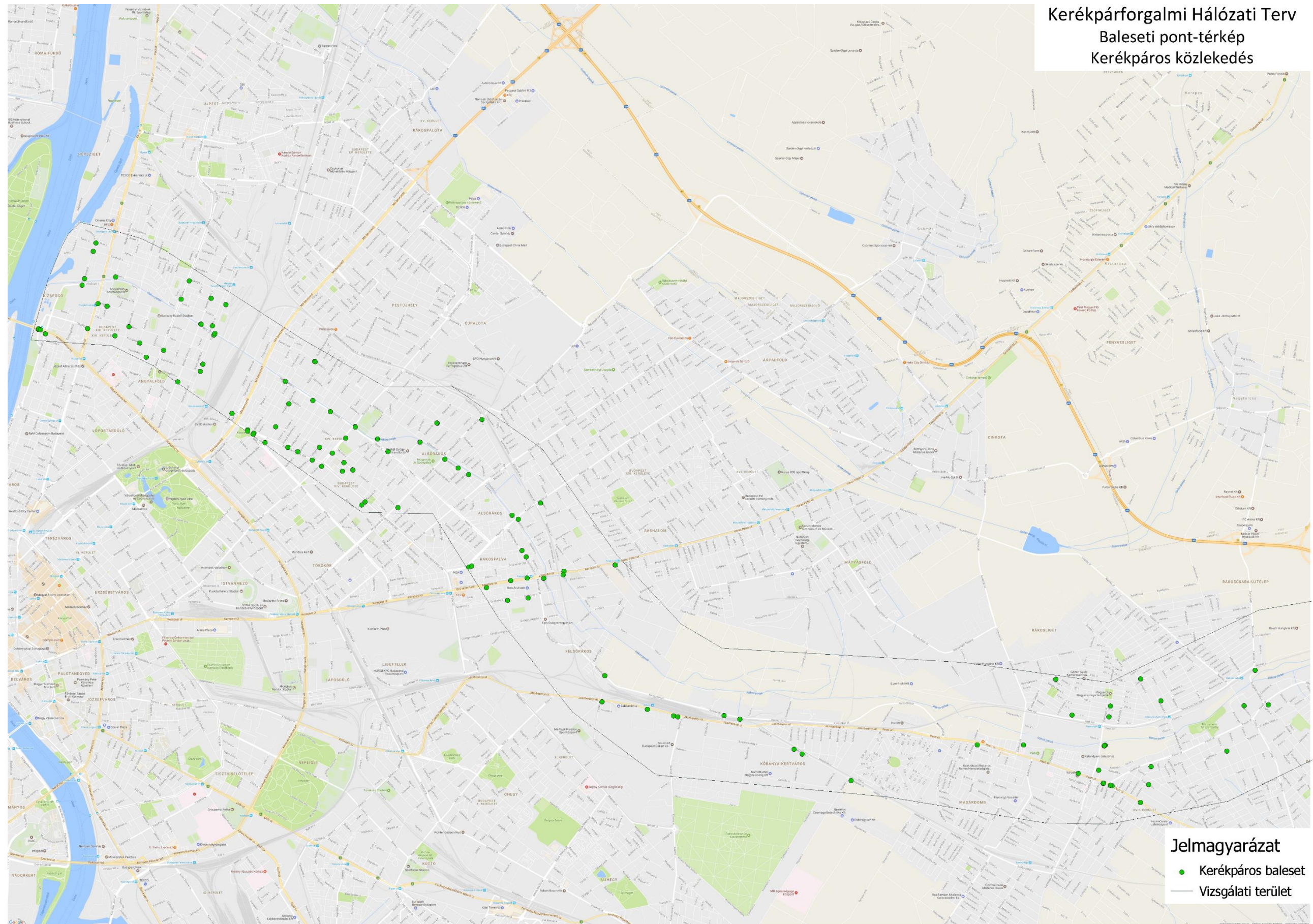
A Rákos-patak menti kerékpáros útvonal vizsgálati területén belül történt gyalogos és kerékpáros balesetek területi eloszlását önálló pont-térképek szemléltetik.

A gyalogos közlekedés esetében a helyszínek térképi feldolgozása kirajzolja a főúthálózatot, ezeken a közterületeken egyaránt magas a gépjármű és a gyalogos forgalom. Megállapítható, hogy a forgalom növekedésével emelkedik a konfliktusok, balesetek száma. Baleseti gócpontnak a XIII. kerületi Béke utca-Fiastyúk utca csomópontja, a XIV. kerületben a Bosnyák tér térsége, és a X. kerületben a Kerepesi út-Szentmihályi út-Keresztúri út csomópontja, a XVII. kerületben a Pesti út-Ferihegyi út csomópontja tekinthető.

A kerékpáros közlekedés esetében is megfigyelhető a főútvonalak és a kerékpárosok által használt útvonalak kirajzolódása a baleseti ponttérképen, de kevésbé markánsan, mint a gyalogos közlekedés esetében. Ennek oka szintén a fajlagosan nagy forgalom. A XIII. kerületben a Cserhalom utcai és a Tatai utcai kerékpárút, a XIV. kerületben a Rákos-patak menti meglévő kerékpárút és a Kerepesi úti kerékpárút, valamint a Nagy Lajos király útja, a XVII. kerületben a Ferihegyi út tekinthető kerékpáros szempontból baleseti gócpontnak.

A balesetek pontos, részletes leírása alapján megállapítható, hogy a háttérben emberi mulasztások és a közlekedési szabályok be nem tartása áll. A közlekedési baleseteket nem műszaki hiányosságok okozzák. A közlekedési balesetek számában további infrastrukturális és forgalomtechnikai beavatkozások nem okoznának számottevő csökkentést.



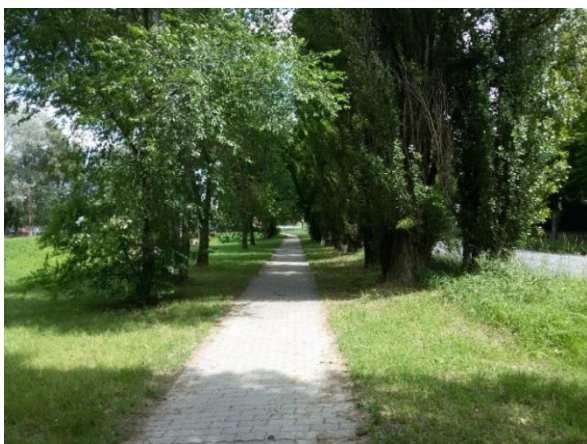


3.3.2. MEGLÉVŐ KERÉKPÁRFORGALMI LÉTESÍTMÉNYEK

A Rákos-patak vonalában kialakítandó kerékpáros infrastruktúra egy része már rendelkezésre áll, az útvonal az alábbiakban kerül részletesen ismertetésre, kerületi bontásban.

XIII. kerület – Angyalföld

A Vizafogó utcában a patak déli oldalán önálló kerékpáros infrastruktúra található a Népfürdő utcától a Cserhalom utcai hídig. Ezen a szakaszon különösen fontos a megfelelő szélességű és burkolatú kiépítés, mivel a nemzetközi hálózat 6-os Euro Velo vonalának részét képezi a Cserhalom-Vizafogó-Népfürdő utca nyomvonal. A meglévő kerékpárút szélessége és burkolatának állapota sem felel meg a nemzetközi hálózat elemeivel szembeni követelményeknek.



Kerékpárút a Vizafogó utcán a patak déli oldalán



Kerékpárút a Vizafogó utcán, a patak északi oldalán

A Cserhalom utcai hidat követően az útvonal a patak északi oldalán folytatódik, ahol az aszfalt burkolat állapota és szélessége nem alkalmas a kerékpáros közlekedés lebonyolítására.

A Váci utat megelőzően a kerékpárút vonalvezetése visszakerül a patak déli oldalára, ahol kétkarú rámpán éri el a Váci út – Vizafogó utca jelzőlámpás forgalomirányítású csomópontot. A jelenlegi rámpa kialakítása nem teszi lehetővé a leszállásmentes kerékpározást, így korrekciója szükséges.

A Váci út és Lomb utca között kijelölt kerékpárút a patak északi oldalán található. A Népfürdő utca és Lomb utca között a kerékpárút útvonalának vezetése nem következetes, mivel a patak egyik oldaláról a másikra történő folyamatos átvezetések idővesztést és konfliktushelyzeteket okoznak a kerékpárosoknak.

A Lomb utca és Béke utca között önálló kerékpárút található a Rákos-patak bal partján, amelynek burkolata jó állapotú, azonban a keresztmetszeti kialakítás nem elegendően széles, mivel a kerékpáros útvonalat a gyalogosok is használják.



Meglévő kerékpárút a Lomb és Béke utca között



A kerékpárút Göncöl utcai átvezetése

A Rákos-patak menti kerékpárút közúti átvezetése a szakaszt keresztező Röppentyű-Göncöl utca útvonalon biztosított. A Göncöl utcán irányhelyes kerékpársáv, a Röppentyű utcán irányhelyes kerékpársáv és „K” szegéllyel elválasztott gyalog- és kerékpárút található. A keresztező kerékpáros útvonalak hídon történő átvezetését a keskeny műtárgy nem teszi lehetővé.

A Béke utcánál a kerékpáros infrastruktúra folytonossága megszakad, a közút és a villamosvonal keresztezése nem került kialakításra, kerékpáros szempontból jelzőlámpás csomópont létesítése lenne indokolt.



A Béke utca és villamosvonal keresztezése



A kerékpárút Reitter Ferenc utcai átvezetése

A Béke utca és Tatai utca között szintén önálló kerékpárút található a közúttól korláttal elválasztva. Azonban az elvárt színvonal nem biztosított. A Tatai utcáig a közutak keresztezése és az útvonal folytonossága megfelelő.

A XIII. kerületben a meglévő kerékpáros infrastruktúra a kerülethatárt jelentő Tatai utcáig tart. A Tatai utcában lévő keresztező kerékpáros infrastruktúrának a Rákos-patak keskeny hídján történő átvezetése nem lehetséges.

XIV. kerület – Zugló

A kerület angyalföldi határát a Tatai utcáig terjedő Rákosrendező vasútállomás és hozzá kapcsolódó vasúti területek jelentik, ahol a rendező pályaudvari tevékenység mára lényegében megszűnt. A Tatai utca és a

vágányokat keresztező műtárgy nyugati oldala között nincs a vasúti területen belül kiépített kerékpáros infrastruktúra. A megközelítés rossz állapotú úton lehetséges.

Az egykori vágányzóna külön szintű keresztezését egy közel 140 m hosszúságú felüljáró biztosítja, amelynek állapota leromlott. A kerékpárok lépcsőn történő felvitelét vezető sínek segítik. A műtárgy szélessége 1,80 m, ami a biztonságos kétirányú kerékpáros közlekedést nem teszi lehetővé.



Rákosrendező vasútállomás külön szintű keresztezése



M3 bevezető szakaszának külön szintű keresztezése

(Rákosrendező területének a Rákos-patak vonalában történő keresztezésére alternatívát a Szegedi út jelent, mivel itt szintbeni közúti-vasúti átgátló üzemel. Az alternatív keresztezés a Tatai utca – Szegedi út – Teleki Blanka utca – Szőnyi út – Fűrész köz – M3 autópálya bevezető szakaszát keresztező műtárgy – Kacsóh Pongrác út útvonalon vehető igénybe, amely 3 km többlet utat és ezáltal 10 perces idővesztést okoz a kerékpárral közlekedőknek, amit a hosszú ideig zárva tartott sorompó miatti idővesztés tovább növel.)

A vasúti területet keresztező műtárgy keleti oldala Rákospatak utcához csatlakozik, ezen keresztül érhető el az M3 autópálya bevezető szakaszának külön szintű keresztezése.

A főútvonal keresztezését biztosító vasbeton műtárgy állapota és szélességi méretei megfelelőek, a nyugati és keleti oldalán egyaránt kétkarú rámpák biztosítják a kapcsolatot, amelyek azonban kialakításuk miatt nem kerékpározhatóak. A keleti oldalán a Rákospatak utcához csatlakozó műtárgy a főútvonal mellett lévő Kacsóh Pongrác külön szintű keresztezését is biztosítja.

A Rákospatak utca Kacsóh Pongrác út és Erzsébet királyné útja közötti szakaszán az útvonal a patak jobb oldalán helyezkedik el. Nincs kijelölt irányhelyes kerékpársáv vagy nyom, hiányoznak a kerékpáros táblák és a közlekedést segítő piktogramok. Az Erzsébet királyné útja és Rákospatak utca csomópont jelzőlámpás forgalomirányítású.



A Rákospatak utcán kijelölt útvonal I.



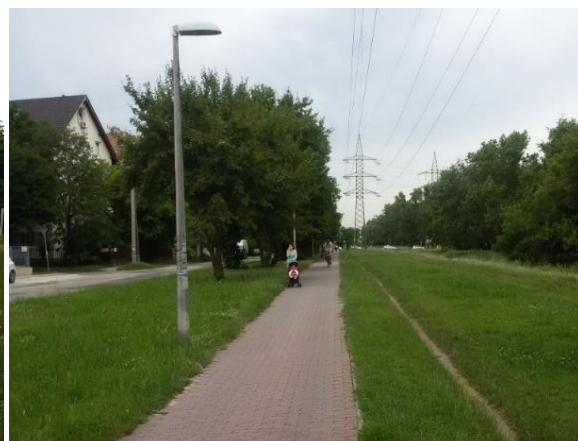
A Rákospatak utcán kijelölt útvonal II.

A Rákospatak utca Erzsébet királyné útja és a Csömöri út között szakaszán az útvonal továbbra is a patak északi oldalán lévő útpályán vezet, amely tempó 30-as zónában sorolt.

A Csömöri úttól kezdődően önálló kerékpáros infrastruktúra épült, amely a Paskál fürdőig a patak északi oldalán vezet. A szakasz betonkő burkolattal készült, állapota jó, azonban a keresztmetszeti kialakítása nem felel meg az igényeknek. A kerékpárúton megjelenik a gyalogos forgalom is, ami konfliktusokat okoz, ezért a bővítése elengedhetetlen.



Közös gyalogos és kerékpáros híd a Paskál lakóparknál



Meglévő kerékpárút a XIV. kerületben

A Termál utca vonalában található újszerű fahídon a kerékpárút a patak déli oldalára vált, és a X. kerület határig nem változik az elhelyezkedése. A Termál utca és a Füredi út közötti szakaszon a betonkő burkolat állapota az elvárásoknak megfelelő. Az önálló kerékpárutat a futók és gyalogosok is napi rendszerességgel használják, így a felmerülő igényeknek a keresztmetszeti kialakítás nem felel meg. A Rákos-patak menti útvonalat keresztező Füredi úton – 2014. évi felújítása után – az útpályán kerékpáros nyom kijelölése történt meg, amely a lakótelep felé biztosít kapcsolatot.

A Füredi utcánál az önálló kerékpárúti keresztmetszet véget ér, a folytatást a Gvadányi utca közúti burkolata jelenti. A Gvadányi utcán hiányoznak az útburkolati jelek, a piktogramok és táblák. A kijelölt kerékpáros útvonal – a Zalán utca vonalától – az Ötvenes utcán vezet tovább és becsatlakozik a Kerepesi úti kerékpárútba.



Gvadányi utca jelenlegi kialakítása



Zalán utca jelenlegi kialakítása

X. kerület – Kőbánya

A X. kerületben nincs a Rákospatak mentén vezetett, ahhoz kapcsolódó kiépített kerékpáros infrastruktúra.

XVII. kerület – Rákospente

A X. kerületi határ és a Cinkotai út között nem található kiépített kerékpáros infrastruktúra, vagy kijelölt kerékpáros útvonal.

A Cinkotai út és a Rákoscscaba utca közötti 3,2 km hosszú, elválasztás nélküli gyalogos-kerékpáros utat 2010 októberében adták át. A 2,8 m széles aszfalt burkolat jelenlegi állapota jó. A nagy kihasználtságnak köszönhetően a keresztmetszeti kialakítás már nem elegendő szélességű. A kerékpárút mentén közvilágítás és pihenők épültek. A keresztező közutakon a gyalogos-kerékpáros út átvezetése szintben történik, a csomópontok jelzőtáblás forgalomszabályozásúak. A patak menti kerékpárúthoz – annak nyugati végén – kapcsolódik a Cinkotai út mentén vezetett kerékpárút, amelyen elérhető a Pesti út.



A 2010-ben átadott gyalogos- és kétirányú kerékpárút



A kerékpárút csatlakozása a Pesti úti kerékpárúthoz

A Rákoscscaba utca és a péceli közigazgatási határ között nincs kiépített kerékpáros infrastruktúra a patak partján.

3.3.3. ÉRTÉKELES ÉS PROBLÉMATÉRKÉP

A helyzetértékelés vizsgálati fejezeteinek eredményei értékek-problémák-korlátozó tényezők csoportosításban, az alábbiakban kerülnek összegzésre. A Rákos-patak menti kerékpáros útvonal kialakítását akadályozó konkrét műszaki tényezők a Probléma térkép c. tervlapon kerülnek megjelenítésre.

Összefoglaló értékelésként kijelenthető, a Rákos-patak mentén Budapest kerékpáros hálózatának egy fontos útvonala alakítható ki, amennyiben az az épített és természeti környezethez illeszkedő nagyvonalúsággal, valamint a keresztező kerékpáros kapcsolatok megfelelő fejlesztésével párosulva egy hálózat részeként funkcionálhat. Az útvonal meglévő kerékpáros elemei csak alapként vehetők figyelembe, jellemezően nem a mai infrastruktúra fejlesztése, hanem egy új kiépítése lesz a műszaki feladat.

Értékek:

- A Rákos-patak a XIII. és XIV. kerületi partvonala lényegében teljes egészében végigkerékpározható.
- Több keresztező útvonal is rendelkezésre áll, a hálózatosodás első fázisát jelentve (ezek a XIII. kerületben a Népfürdő utca – Cserhalom utca, a Göncöl utca-Röppentyű utca és a Tatai utca, a XIV. kerületben a Füredi út és a Kerepesi út, a XVII. kerületben pedig a Cinkotai úti elem).
- A XVII. kerületben 2010 őszén átadott 3,2 km-es szakasz kialakítása, jelzésrendszere és burkolat minősége jó példa.

Problémák:

- A X. kerületi szakasz egésze és a XVII. kerületi szakasz egy jelentős részén hiányzik a kerékpáros infrastruktúra.
- A Váci úti csomópontnál a kétkarú rámpán nem biztosított a kerékpározhatóság, a Cserhalom utca és a Lomb utca között a meglévő útvonal vezetés kerülökkel terhelt.
- A Váci úton kedvezőtlen az átvezetés a jelzőlámpás forgalomirányítású csomópontban, a nagy közúti forgalom miatt a Béke utcánál (2x2 közúti sáv középfekvésű villamos vágányzónával) a Szugló utcánál, a Füredi utcánál és a Cinkotai úton hiányzik a jelzőlámpás forgalomirányítás. A Kerepesi út HÉV átjárókkal terhelt csomópontjaiban a kerékpáros átvezetés hiányzik (Szentmihályi út-Keresztúri út) vagy javításra (Egyenes utca-Pogány utca) szorul.
- A Rákosrendező vasúti területének külön szintű keresztezése jelenleg csak gyalogos műtárggyal megoldott, az M3 autópálya bevezető szakasza felett átívelő műtárgy rámpa kapcsolatai nem kerékpározhatóak.
- A kerékpáros útvonalat számos nagyforgalmú közút (10.000 E/nap/2 irány) keresztezi, szintbeni keresztezéseikkel jelentősen akadályozva (de mindenképpen lassítva) a kerékpározást. Ezek a Váci út, Röppentyű utca-Göncöl utca, Béke utca, Reitter Ferenc utca, Erzsébet királyné útja, Csömöri út, Szugló utca, Egressy út, Mogyoródi út, Fogarasi út, Füredi utca, Kerepesi út, Cinkotai út, Ferihegyi út, Czeglédi Mihály utca. A nagyforgalmú keresztező útvonalak általában nem rendelkeznek kerékpáros infrastruktúrával

- A nagyfeszültségű távvezetékek és a kötőtpályás nyomvonalak.

Korlátozó tényezők:

- Tulajdonviszonyok rendezetlensége.
- A Rákos-patak kapcsán jelentkező árvízvédelmi szempontok.
- A gyalogos és kerékpáros forgalom által közösen használt szakaszokon gyakoriak a konfliktushelyzetek.

3.4. Szervezeti-működési háttér

Magyarország helyi önkormányzatairól szóló 2011. évi CLXXXIX. törvény alapján Budapesten kétszintű önkormányzati rendszer működik. A forgalomtechnikai kezelői feladat a törvény 23. § (4) 1. pontja szerint a Fővárosi Önkormányzat kompetenciája, melynek ellátására az a Budapest Közút Zrt.-t hozta létre (a Budapest Közút Zrt. egyben a Fővárosi Önkormányzat üzemeltetői feladatait is ellátja, mind a forgalomtechnika, mind az út-műtárgy területen).

A kerékpáros útvonal közútkezelői feladatait – a kerületek számára fontos kapcsolódó zöldfelületek miatt is – javasolt kerületi hatáskörben ellátni. Minden érintett kerületi Önkormányzat rendelkezik erre alkalmas szervezettel.

3.5. A fejlesztési terület kijelölése

A kerékpáros útvonal területi hatásai – országos összehasonlításban – csak viszonylag szűk sávban érvényesülhetnek majd Budapest nagyvárosi területfelhasználása és közlekedési infrastruktúrájának magas sűrűsége következtében. A fejlesztési területként – a 3.2 fejezet szerinti vizsgálati területtel azonosan – az útvonaltól mért 500-500 m széles sávot javasolt figyelembe venni.

4. A FEJLESZTÉSI LEHETŐSÉGEK FELMÉRÉSE

4.1. Illeszkedés a fejlesztési dokumentumokhoz

A területrendezési tervekben meghatározottak érintik a Rákos-patak menti kerékpáros útvonalat.

A 2003. évi XXVI. törvénnyel jóváhagyott Országos Területrendezési terv (továbbiakban OTTrT) 1/6 sz. melléklet 1.C. pontjaként a Felső-Dunamente kerékpárút (6-os jelű Euro Velo), 3.A. pontként a Kelet-magyarországi kerékpárút került nevesítésre az országos törzshálózat részeként. Mindkét nyomvonal Angyalföldön keresztezi a Rákos-patak menti kerékpáros útvonalat.

A 2005. évi LXIV. törvénnyel jóváhagyott Budapesti Agglomeráció Területrendezési terve (továbbiakban BATrT) az országos törzshálózat nyomvonalain túlmenően az 1.7.2. táblázatában meghatároz egy térségi kerékpárút-hálózatot, amelynek Budapest-Maglód-Gyömrő eleme érinti Kőbányát és Rákosmentét a Jászberényi út-Pesti út vonalán, valamint a Gödöllő-Pécel-Maglód eleme Rákosmente területét a Péceli út vonalán. A két nyomvonal a Rákos-patak menti kerékpáros útvonal közelében, annak kijelölt fejlesztési területén belül halad a városhatár menti kerületekben. Amennyiben a Péceli úti közterületi és beépítési adottságai folytán ott nem alakítható ki a szükséges térségi kerékpáros infrastruktúra, a nyomvonal ezen részét a tárgyi Rákos-patak menti útvonal jelentheti (a törvényben biztosított eltérési lehetőség folytán).

A településrendezési eszközök vonatkozásában az illeszkedést a 3.1.1. fejezet tartalmazza.

4.2. A vizsgált terület lehetőségei, kötöttségei

A Rákos-patak menti kerékpáros útvonal kettős – közlekedési és turisztikai – kerékpározási szerepkörrel rendelkezik majd, mindkét kerékpározási szegmensben mennyiségi növekedés várható a jövőben.

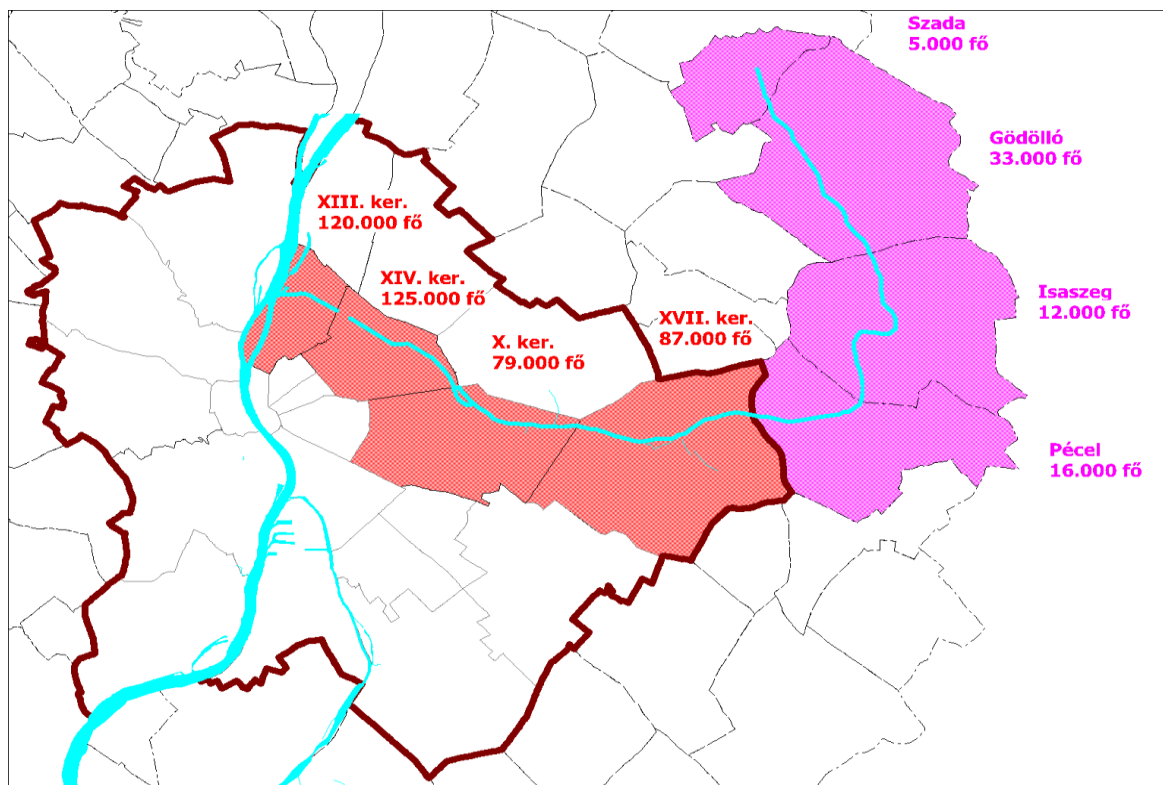
A közlekedésben – összárosi szinten – mindinkább teret hódít a környezettudatos magatartásforma, amelynek nyertese a közösségi-, a kerékpáros-, és a gyalogos közlekedés lesz. A Budapest 2030 Hosszú távú városfejlesztési koncepció egyik célkitűzése szerint a kerékpározás közlekedésen belüli részarányát a jelenlegi 3%-ról 10%-ra kell növelni, összhangban az országos elképzelésekkel.

A növekvő életszínvonal következtében a jövőben több szabadidővel rendelkezik a népesség, amelynek egy részét a turizmusra fordítják. Az értékes természeti környezetben megvalósuló kerékpáros útvonal – különösen, ha a természeti értékek figyelembevételével valósul meg a budapesti szakasz, és tovább épül az agglomerációban – jelentős forgalmat generálhat.

Kedvező, hogy a két kerékpározási szegmens eltérő időben – az első a hétköznapiakon, a második a hétvégéken és a nyári időszak hétköznapijain – jelentkezik, így együttesen kedvező kihasználtságot biztosíthatnak a fejlesztés számára.

A Rákos-patak menti kerékpáros útvonal négy fővárosi kerület közigazgatási területét érinti, melyek együttes lakos száma meghaladja a 400.000 főt. Az útvonal Kőbánya kivételével a kerületek központi területeit is érinti, ezáltal igen jelentős számú lakosságot közvetlenül is elér, komoly potenciállal rendelkező lehetőség.

A Rákos-patak menti kerékpáros útvonal a vízfolyás mentén természetes módon folytatható az agglomeráció településein is, amely szerepel a négy érintett település – együttes lakos számuk meghaladja a 60.000 főt – fejlesztési elképzelései között.



A Rákos-patak menti kerékpáros útvonal kialakítása szempontjából a domborzati adottságok – 3.2 fejezet figyelembe vételével – kedvezőek.

Az útvonal vizsgálati területén belül a beépítés növekedésére, tehát a keltett és kibocsátott forgalom bővülésére kerül sor a hatályos településrendezési tervek alapján, melyeket *A beépítés várható változásai* c. ábra szemléltet, és az alábbiakban kerül ismertetésre.

Angyalföldön a Duna-part térségében új lakóterület jön létre a korábban megkezdett fejlesztések folytatásaként, valamint intézményi-kereskedelmi ingatlanfejlesztésére lehet számítani a Váci út mellett. A Dunától távolabb lakóterületi fejlesztések vannak már jelenleg is folyamatban.

Zuglóban Rákosrendező feleslegessé vált vasúti területeinek – mintegy 60 hektár – funkcióváltása hosszú távon elkerülhetetlen, amely nagyvárosi léptékben is számottevő fejlesztéseket eredményez majd. A Szugló utca térségében kereskedelmi és lakó fejlesztésekre kerül sor már középtávon.

Kőbányán a pataktól északra a Sárga rózsza utca – Pesti határút mentén lakóterület kialakítása lehetséges, délre, a közeli Keresztúri úti északi oldalán lévő gazdasági területek fejlesztése van folyamatban.

A Rákos-patak mentén a kerékpáros turizmus fejlesztésére a Kerepesi út közelében elhelyezkedő, jelenleg működő kemping ad lehetőséget. A kemping az előnyös elhelyezkedésének és a kialakuló összefüggő útvonalnak köszönhetően a kerékpáros turisták körében válhat népszerűvé.

Rákosmente több fejlesztési elképzelést is meg kíván valósítani, ezek közé tartozik a sportcsarnok építés a Pesti út északi oldalán, de kiemelkedik a Ferihegyi út térségében tervezett központ kialakítása.

4.3. A kerékpáros infrastruktúra fejlesztési lehetőségei, kötöttségei

4.3.1. A KERÉKPÁRFORGALMI LÉTESÍTMÉNYEK

Hatályos műszaki előírások

A kerékpárforgalmi létesítmények tervezését jelenleg az ÚT 2-1.203 Útügyi műszaki előírás határozza meg, amely alapján az alábbiak határozhatóak meg a Rákos-patak menti útvonalra vonatkozóan:

- A 4.3. pont szerint „B” hálózati szerepű kerékpárforgalmi létesítmény. (Az „A” hálózati funkciót betöltő 6-os Euro Velo nyomvonalhoz csatlakozik a Duna-part térségében és keresztezi a Tatai utcai nyomvonalat is. Négy kerületet – települést – érint és tervezett további négy agglomerációs település érintése is.)

A Rákos-patak menti kerékpáros útvonal terhelése távlatban (amikor a kerékpáros forgalom aránya a közlekedésen belül a jelenlegi állapothoz képest jelentősen megnövekedett, valamint a nyomvonal folyamatossá vált és hálózatosodott) 200-600 kerékpáros/óra/2 irány értékek között változhat az útvonal egyes szakaszain, csúcsidőszakban.

2016 évben, Zuglóban a városközpont közeli területen 188 kerékpáros/óra/2 irány forgalom került regisztrálásra nyáron. A *Kerékpáros forgalom elemzése Budapesten a 2014 évben forgalmi adatai* csak a XIV. kerületi Kerékgyártó utcánál nevesítenek kerékpáros forgalmi adatokat, itt tavasszal 121 kerékpáros/óra/2irány és ősszel 93 kerékpáros/óra/2irány érték adódott.

- A 6.2. *Elválasztás a közúti forgalomtól* pont szerinti „Vegyes forgalom tartománya” csak 400 kerékpáros/óra/ irány értékig alkalmazható. Forgalomcsillapított kialakítás esetén sem haladhatja meg a közúti forgalom a 4000 E/nap/2irány értéket
- A 6.3. *Elválasztás a gyalogos forgalomtól* pont szerint „Elválasztott kerékpárút és külön gyalogosjárda tartomány” alkalmazása szükséges amennyiben a gyalogos vagy a kerékpáros forgalom értéke meghaladja a 420 óra/2 irány értéket a belterületi szakaszokon.

A Rákos-patak menti kerékpáros útvonal esetében azonban figyelemmel kell lenni arra is, hogy az nem csak közlekedési célokat tölt majd be – ahol „fegyelmezett” használatot, a közlekedési szabályok betartását lehet elvárni a használoktól – hanem szabadidős funkciót is, ami a gyalogosok biztonsága miatt a forgalomnagyságoktól függetlenül indokoltá teheti az egymástól elkülönülő felületek létrehozását.

Kerékpártámaszok

A kerékpárforgalmi létesítmények tervezését meghatározó ÚT 2-1.203 Útügyi műszaki előírás tartalmazza a kerékpártámaszokra vonatkozó követelményeket is. A 253/1997. (XII.20.) Korm. rendelet az országos településrendezési és építési követelményekről (OTÉK) szerint biztosítani kell a kerékpárok elhelyezését minden olyan rendeltetésű építményhez, ahol rendszeres kerékpárforgalomra kell számítani.

A rendeletben említett építményeken túl a nagyobb forgalomvonzó létesítményeket, települési központokat és a közösségi közlekedési megállóhelyeket is figyelembe kell venni. Az építmények felújításakor, bővítésekor az OTÉK szerinti kerékpártámaszok számát biztosítani szükséges, és jelentős kihasználtság esetén további támaszok elhelyezése ajánlott. A fentieket figyelembe vétele javasolt A beépítés várható változásai c. tervlapon feltüntetett, valamint a vizsgált területen elhelyezkedő további forgalomvonzó létesítmény esetén.

Forgalomvonzó létesítmények a XIII. kerületben
Esküvő közti családi napközi
Hancúrház Bölcsőde
Futár Tagóvoda
Mese Tagóvoda
Madarász Viktor Tagóvoda
Hegedüs Géza Általános Iskola
Ady Endre Gimnázium
Katona József Szakközépiskola és Gimnázium
Esküvő közti felnőtt háziorvosi rendelő
Angyalföldi Sportközpont
Vasas SC
Dagály Strandfürdő
Angyalföldi Gyermek- és Ifjúsági Ház
Varázskarika Tagóvoda
Fővárosi Szabó Ervin Könyvtár XIII./8. sz. Könyvtár
Láng Művelődési Központ
Forrai Művészeti Szakközépiskola
Számítástechnikai Általános Iskola Tomori Pál Tagiskolája
Eötvös József Általános Iskola

Forgalomvonzó létesítmények a XIV. kerületben
Bazsarózsa Magán Bölcsőde
Pataktarti Bölcsőde
Mogyoró Családi Napközi
Tipegő kert Bölcsőde
Babavár Családi Napközi
Narancs Óvoda
Tücsöktanya Óvoda
Játékszín Óvoda

Pöttöm Park Óvoda
Móra Ferenc Általános Iskola
Cserepesház
Zöld Lurkók Óvoda
Tündérváros Óvoda
Dr. Mező Ferenc Általános Iskola
Napsugár Óvoda
Fővárosi Szabó Ervin Könyvtár - Füredi Könyvtár
Álmos Vezér Gimnázium és Általános Iskola
Neumann János Számítástechnikai Szakközépiskola
Zuglói Waldorf Óvoda
Horvát Óvoda, Általános Iskola, Gimnázium és Diákotthon
Örökzöld Óvoda
Budapesti Zsidó Hitközség Benjamin Óvoda
Dr. Török Béla Óvoda és Általános Iskola
Kerékgépjáró Óvoda
Széchenyi István Általános Iskola
KIVI Baptista Kereskedelmi, Idegenforgalmi és Vendéglátóipari Szakközép- és Szakiskola
Gyengénlátók Általános Iskolája, Egységes Gyógypedagógiai Módszertani Intézménye és Diákotthona
Manófalva Waldorf Óvoda
Hétszínvirág Óvoda
Hajós Alfréd Magyar- Német Két Tanítási Nyelvű Általános Iskola
BVSC
Lantos Mihály Sportközpont
Mogyoródi úti Sportpálya
Paskál Strandfürdő
Magyar Vasúttörténeti Park
Budapesti Kommunikációs és Üzleti Főiskolai

Forgalomvonzó létesítmények a X. kerületben

Királydombi Mackókuckó Magánóvoda
Aréna Kemping

Forgalomvonzó létesítmények a XVII. kerületben

Gólyafészek Bölcsőde
Mézeskalács Óvoda
Gesztenyész Óvoda
Robogó Óvoda
Kuckó Óvoda
Mézeskalács Óvoda Rákócscsaba utcai Tagóvoda
Pécelyi úti felnőtt háziorvosi rendelő

RKSK íjász pálya
RTK Sporttelep
Pál Apostol Katolikus Általános Iskola és Gimnázium
Szabadság Sugárúti Általános Iskola
Rákoscsabai Jókai Mór Református Általános Iskola
Csaba Ház - Rákoscsabai Községi Ház
Fővárosi Szabó Ervin Könyvtár - Rákoscsabai Könyvtár

Az oktatási intézményekben javasolt az egész napos tartózkodás miatt fedett, zárt kerékpártárolókat telken belül az igényeknek megfelelően kialakítani.

A további intézmények és rekreációs célt szolgáló létesítmények esetén a részletes tervezés során megvizsgálandó a közterületi kerékpártámaszok elhelyezésének indokoltsága és a szükséges darabszám.

A kerékpáros pihenőhelyeken mindenképp szükséges több kerékpár számára letámasztási lehetőséget biztosítani.

Burkolatszélesség

A burkolat szélességét a rekreációs és turisztikai forgalom miatt mindenképp javasolt legalább 3,0 méter szélesre választani a kerékpáros útvonal számára.

A külterületi szakaszokon (Kőbányán és Rákosmente egyes részein) a közös gyalogos-kerékpárút kialakítása javasolt, amelyet a 3,0 m-es burkolat szélesség biztosít.

Az útvonal nagyobb részét kitevő belterületi szakaszokon – a gyalogosok érdeke és biztonsági igénye alapján – a kerékpárosoktól fizikailag elkülönülő gyalogos kialakítás megfontolandó. A kerékpáros útvonal részére – ahol nem a gépjármű forgalomra szolgáló útpályán bonyolódik – itt is a 3,0 m-es burkolat szélesség javasolt, a gyalogosok részére pedig az Önkormányzatoknak a patak partra irányuló szabadidős fejlesztési elképzelései figyelembe vételével kell a szükséges szélességet biztosítani.

Pályaszerkezet

A Rákos-patak menti kerékpáros útvonal pályaszerkezetének kiválasztásánál a kerékpárosok igényein túl figyelembe kell venni a természetvédelmi és az üzemeltetői szempontokat.

A kerékpárosok számára kétrétegű aszfalt burkolat javasolt teljes hosszban a megfelelő burkolat alappal.

A fővárosi védettségű természetvédelmi terület közelében, a természetközeli területeken és az erdő területeken a szilárd burkolat és közvilágítás nélküli kialakítás a kedvező (például stabilizált földút, vagy egyéb hasonló pályaszerkezet – macadám, kavics fix, ... – létesítése).

A pályaszerkezet esetében a döntést a fenntartási igények és a vízfolyás üzemeltetési szempontjai is jelentős mértékben befolyásolni fogják.

A XIII. és XIV. kerületek és a XVII. kerület középső részének városias szakaszain az aszfalt pályaszerkezet építése, a X. és esetleg a XVII. kerület szélein a nem szilárd burkolat alkalmazásának van létjogosultsága a közlekedés és a természetvédelem kompromisszumára törekedve.

Az engedélyezési tervek készítésekor határozható meg az egyes szakaszokon alkalmazandó pályaszerkezet, amelynek ismeretében további egyeztetések során kell a burkolat finanszírozásának lehetőségeit vagy az egyedi elbírálás módját egyeztetni.

A továbbtervezés során szükséges egyeztetni a Fővárosi Csatornázási Művekkel az üzemeltetés során adódó konfliktusok megelőzéséről és kezeléséről, továbbá a X. és XVII. kerületi szakaszon a pályaszerkezet méretezésekor figyelembe kell venni, hogy a kerékpárutat az üzemeltetést végző gépjárművek is igénybe fogják venni. **A megfelelő minőségű és teherbírású burkolat megválasztásához a részletes tervezés során kiemelten fontos az Irányító Hatósággal és a Fővárosi Csatornázási Művekkel további egyeztetéseket folytatni.**

Különszintű keresztezések

Rákosrendező vasúti területének keresztezése – a MÁV Zrt.-vel történt egyeztetés alapján – csak külön szintben, aluljáró vagy felüljáró építésével lehetséges (a meglévő műtárgy sem a szélessége sem a műszaki állapota miatt nem vehető figyelembe a jövőben).

A felüljáró mellett szóló szempontok:

- alacsonyabb építési és fenntartási költségigény,
- építése kevésbé akadályozza a vasúti közlekedést,
- nem befolyásolja a közeli patak,
- közbiztonsági szempontból kedvezőbb,
- a síkvidéki kerékpáros útvonalon természetes kilátó pontként is funkcionál.

Az aluljáró melletti szempontok

- 4,0 m csak a magasság vesztes a felüljáró 8,0 m-ével szemben.

Az M3 autópálya bevezető szakasza fölött található meglévő műtárgy 4,40 méter szélességű, csak a rámpakapcsolatait kell kerékpározható módon kialakítani.

A vasúti és a közúti pályák keresztezésénél is elsősorban helytakarékos spirál rámpák létesítése ajánlott. A két külön szintű keresztezés egymáshoz képest 300 méterre helyezkedik el. A két műtárgy rámpáinak hosszúsága közelítően megegyezik a felüljárók távolságával. Ebből adódóan vizsgálható az a kialakítás is, amely a két külön szintű keresztezés felszín feletti összekötését teremtené meg (mintegy 500 m-nyi híd szerkezet) két spirál rámpa helyett, jelentősen csökkentve a magasságvesztést.

A Kerepesi útnál a közút és a HÉV külön szintű keresztezésére csak nagy távlatban kerülhet sor a patak, a patak mellékága miatti műszaki nehézségek és a jelentős költségek miatt.

A töltésen lévő Budapest-Hatvan vasútvonal alatti, patakkal közös keresztezés a vasútvonal érintése nélkül, meder átalakítással – a Fővárosi Csatornázási Művekkel történt egyeztetés alapján – megvalósítható.

Az M0-ás gyűrű keleti szektora hídon keresztezi a Rákos-patakot, a műtárgy alatt a kerékpárút átvezethető.

A párhuzamos kiszolgáló utak forgalomnagysága

A vízfolyás melletti párhuzamos kiszolgáló utak forgalomterhelését a *Vizsgálat* c. tervlap forgalomáramlási ábrái tartalmazzák a reggeli csúcsidőszakra vonatkozóan:

- A XIII. kerületi Tahi utca jelenleg 4.000 E/nap/2 irány forgalmat bonyolít le. Javasolt a Béke utca – Reitter Ferenc utca, valamint a Reitter Ferenc utca – Szent László utca szakaszon egymással ellentétes egyirányú forgalmi rend bevezetése, amely esetben az egyoldali parkolás megmaradhat. A forgalomcsillapított kialakítás jelentősen – akár a 2.000 E/nap/2 irány határérték alá – csökkentené a közúti forgalmat.
- A XIV. kerületben a Rákospatak utca 1.700 E/nap/2 irány forgalommal rendelkezik a Komáromi út és a Tengerszem utca között.
- A Rákospatak utca a Kacsóh Pongrác út és Ungvár utca között 850 E/nap/2 irány, az Ilosvai Selymes térnél pedig 700 E/nap/2 irány forgalmat bonyolít le.
- A Gvadányi utcát a Mogoródi út és a Bonyhádi utca között 1.650 E/nap/2 irány, a Remény utca magasságában 1.200 E/nap/2 irány, továbbá az Ond vezér útja és a Zalán utca között 1.300 E/nap/2 irány forgalom terheli.

4.4. Kerékpáros adatgyűjtés

A Budapesti Közlekedési Központ a főváros teljes közigazgatási területére kiterjedő forgalmi modellt működtet, ennek megfelelően szervezi a forgalomszámlálásokat. A Rákos-patak menti kerékpáros útvonal kialakítása projekt kapcsán az útvonal mentén a X. kerületben a Váltó utca magasságában javasolt állandó mérőhelyet elhelyezni a kerékpáros forgalom mérésére.

5. A TERVEZETT FEJLESZTÉSEK BEMUTATÁSA

5.1. A kerékpáros infrastruktúra fejlesztései

A KHT feladata elsősorban a szükséges kapcsolatok megteremtésével a kerékpáros útvonalnak a hálózatba illesztése. A Rákos-patak menti kerékpáros útvonalat, és annak kerékpáros kapcsolatrendszerét a *Javasolt hálózat* c. ábra mutatja be és a *Rákos-patak menti kerékpáros útvonalhoz csatlakozó kerékpáros útvonalak fejlesztési lehetőségei* alfejezet tartalmazza.

A Rákos-patak menti kerékpáros útvonalhoz csatlakozó kerékpáros útvonalak fejlesztési lehetőségei

A Rákos-patak menti kerékpáros útvonal kialakításának célja a Dunától Budapest keleti közigazgatási határáig tartó összefüggő útvonal létrehozása, amely illeszkedik az érintett kerületek területének kerékpáros hálózatába. A vízfolyás menti útvonal kapcsolatot teremt az érintett négy fővárosi kerület között és a kerékpárút folytatásának lehetősége biztosítja a jövőbeni agglomerációs kapcsolatot is Pécel, Isaszeg, Gödöllő, Szada területén. A fejlesztésnek köszönhetően távlatban a Gödöllői-dombságtól egészen Budapest belvárosáig (a Dunáig) húzódó ökoturisztikai folyosó jöhet létre.

A vonzó kerékpáros útvonal létrejöttéhez figyelembe kell venni a folyamatban lévő, valamint a tervezett fővárosi és kerületi fejlesztéseket. A Rákos-patak környezetében lévő forgalomvonzó helyszíneket (iskola, sportlétesítmény, kiskereskedelmi létesítmény) össze kell kötni a vízfolyás menti útvonallal. A Rákos-patak menti kerékpáros útvonal a keresztező egyéb kerékpáros útvonal elemek révén válik a kerékpáros hálózat részévé. A színvonalas hálózat megteremtése miatt a következő pontokon javasolt a keresztező kerékpáros útvonalak fejlesztése.

XIII. kerület

A FOKA öböl körül kialakítani tervezett városrész (északabbra lévő része már létrejött) szinte teljes mértékben lakó fejlesztést fog eredményezni. Közútjai várhatóan forgalomcsillapított úthálózatként kerülnek majd kialakításra, így a Rákos-patak menti kerékpáros útvonallal a kapcsolat problémamentesen jöhet létre.

A Rákos-patak menti kerékpáros útvonal a Duna közelében csatlakozik az 6-os EuroVelo nyomvonallal, amely a pataktól északra a Cserhalom utcán vagy a FOKA öböl menti tervezett lakóterület egyik közterületén, a pataktól délre a Duna és a Dagály fürdő területe között valósul meg. A beruházás várhatóan a lakóterület-fejlesztés részeként magán tőke bevonásával vagy állami beruházásként valósul meg. A keresztező nyomvonal országos kapcsolatot eredményez északra Dunakeszi-Vác felé. A Cserhalom utcai szakaszon a meglévő térkő burkolatot későbbi projekt keretein belül aszfaltra kell cserélni és az útvonal szélesítését is meg kell valósítani a kerékpáros hálózatban betöltött szerepnek megfelelően.

A Rákos-patak menti kerékpáros útvonalhoz délről csatlakozó Népfürdő úti kerékpárút biztosítja a Dagály fürdő közvetlen elérését.

Vizafogó városrész fejlesztése kapcsán az Esztergomi út északi irányban meghosszabbításra kerül, ez távlatban lehetőséget teremt majd arra, hogy a Rákos-patak menti kerékpáros útvonalból kiágazva az Esztergomi úti lakótelep közvetlenül elérhető legyen. Az Esztergomi út kiépítése és a kerékpáros infrastruktúra létesítése kerületi projekt részeként történhet.

A Váci úton tervezett egy kerékpáros útvonal létesítése, az észak-déli irányú kapcsolat elsősorban az ún. Váci úti irodafolyosó közlekedésében játszhat szerepet, a Rákos-patak menti kerékpáros útvonal biztosítja ennek elérését Kelet-Pest térségéből. A Váci úti kerékpáros útvonal kiépítése a Fővárosi Önkormányzat fejlesztéseként valósulhat meg.

A főútvonali besorolású Röppentyű utca-Göncöl utcán fontos a kerékpárosok elválasztása a közúti forgalomtól és jelen projekt pénzügyi lehetőségeihez igazodva a meglévő híd bővítése, amely jelenlegi állapotában nem alkalmas a keresztirányú kerékpárosok biztonságos átvezetésére. A fővárosi útfelújítási program tartalmazza az út felújítását és a forgalomtechnikai beavatkozások elvégzését. A kapcsolat az átalakuló, egykori gazdasági területek feltárását biztosíthatja.

A Röppentyű utca-Göncöl utca és a Béke utca közötti szakaszon a Hajdú utca patakon történő átvezetése javasolt önálló projektként.

A Béke utcán hosszú távon javasolt – a következő útfelújítás részeként a fővárosi költségvetés terhére - kerületi jelentőségű kerékpáros infrastruktúrát kiépíteni, a kapcsolat északi irányban Újpest, délre a Belváros elérését is biztosítja.

A Béke utca és a Tatai utca közötti terület mellékúthálózatát a Rákos-patak menti kerékpáros útvonal kialakításának részeként javasolt forgalomcsillapított területként átalakítani (tempó 30-as zóna).

Önálló fővárosi projekt keretei között kerülhet sor a főútvonali szerepet ellátó Reitter Ferenc utcában a kerékpáros közlekedés feltételeinek megteremtésére.

A mellékúthálózati elemek közül a Jász utca és a Szent László út (Tahi utca és a Kámfor utca között) kétirányú kerékpáros forgalom számára történő megnyitása közép távon javasolt.

A Tatai utcai patakhíd jelenlegi keresztmetszeti mérete nem teszi lehetővé a kerékpárút átvezetését. A Rákos-patak menti kerékpárútvonal kialakításának részeként – lehetőség szerint – számolni kell a híd átépítésével, biztosítva a keresztirányú kapcsolat megfelelőségét. A keresztező nyomvonal országos kapcsolatot eredményez északra Fót felé. A Tatai út korszerűsítése fővárosi beruházás részeként valósulhat meg, amely során koncepcióváltás célszerű a kerékpáros infrastruktúra kialakítása esetében (egyik kerékpáros irány úttesten vagy irányhelyes kerékpársávok).

XIV. kerület

A Rákos-patak menti kerékpáros útvonalhoz kapcsolódó, Rákosrendező és az M3 autópálya bevezető szakasza közötti terület úthálózata beavatkozást, forgalomcsillapítást nem igényel, mivel zárvány terület.

A Kacsóh Pongrác út és az Erzsébet királyné útja közötti lakó terület úthálózatát a Rákos-patak menti kerékpárútvonal kialakításának részeként javasolt forgalomcsillapított területként kialakítani (tempó 30-as zóna). Ezen belül különösen a Dorozsmai utca vonala a helyi lakóterületek közlekedésének biztosítását szolgálja.

Az Erzsébet királyné útján középtávon ajánlott fővárosi projektként a következő útfelújításkor kerékpáros infrastruktúrát létesíteni. A Budapest – Fót kerékpárút XV. kerületen belüli szakasz kiépítésére a kerület VEKOP forrásra pályázott, a projekt részeként elképzelhető az Erzsébet királyné úti kerékpáros infrastruktúra fejlesztése.

Az Erzsébet királyné útja és a Csömöri út közötti lakó terület úthálózat forgalomcsillapított (tempó 30-as zóna), fejlesztést már nem igényel a kerékpáros barát kialakítás megteremtése érdekében. Ezen belül különösen a Gyarmat utca – Istvánffy utca a helyi lakóterületek közlekedésének biztosítását szolgálja.

Mind a Dorozsmai utcai, mind a Gyarmat utca – Istvánffy utcai útvonal esetében a körvasúti keresztezés kiépítése garantálja az útvonal széleskörű használatát. A körvasúti fejlesztések állami vagy fővárosi projekt részeként valósulhatnak meg hosszú távon. A Gyarmat utca esetében fővárosi vagy kerületi önálló projektként valósulhat meg a kerékpárosbarát útvonal kialakítása, amelynek eredményeként az Ajtósi Dürer sortól Újpalota felé alakítható ki kerékpáros útvonal.

A Csömöri úton szerkezeti jelentőségű útvonal alakítandó ki hosszú távon, amely az Újpalotai lakótelepet (közel 16.000 lakás) kötné össze a belvárossal (Thököly úti szakasza már kialakításra került). A létesítendő útvonal önálló projektként vagy a következő útfelújítás részeként valósulhat meg fővárosi források bevonásával, a körvasúti keresztezést javasolt szintben kialakítani.

A Rákos-patak menti kerékpáros útvonal hálózati kapcsolatait javítja a fővárosi fejlesztés keretei között jelenleg megvalósuló Németpróna utca vonalában elhelyezkedő meglévő híd felújítása, valamint a Vezér utcai szervízúton vezetett nyomvonal bekötése. A kapcsolódó ingatlanfejlesztések tartalmazzák magán tőke bevonásával a kerékpáros hálózati kapcsolatokat megteremtését.

Távlatban az Egressy út és a Mogyoródi út teljes hosszában gondoskodni kell azok kerékpározhatóvá tételéről és a Mogyoródi út esetében a körvasúton keresztül a szomszédos XV-XVI. kerületek eléréséről. Az Egressy út és a Mogyoródi út mentén a következő útfelújítás részeként fővárosi forrásból szükséges a kerékpáros útvonalat kialakítani. Jelentősen növelheti a kerékpározás iránti igényeket a XV. kerületben tervezett Újpalota-parkváros fejlesztése.

A Mogyoródi út és a Fogarasi út közötti lakó terület úthálózat a Rákos-patak menti kerékpárútvonal kialakításának részeként javasolt forgalomcsillapított területként kialakítani (tempó 30-as zóna)

A Fogarasi út felújításáról a BKK. Zrt. megbízásából 2017-ben tervek készül, amely kezeli a Fogarasi úton kerékpáros infrastruktúra kijelölését és kapcsolat létesítését a XVI. kerülettel. A projekt fővárosi beruházásként

rövid távon valósulhat meg. A fejlesztés után ezen az útvonalon is biztosított az összeköttetés a XIV. kerületi Füredi úti lakótelep és a XVI. kerület nagy kiterjedésű kertvárosias lakóterülete felé.

A Füredi utca felújítása során szélesebb külső forgalmi sáv kialakítása mellett az úttestre kerékpáros nyom került felfestésre, így ezen az útvonalon is biztosított az összeköttetés a XIV. kerületi füredi úti lakótelep és a XVI. kerület nagy kiterjedésű kertvárosias lakóterülete felé. A XVI. kerületi Rákosi út kerékpárosbarát kialakításának koncepcióját tartalmazza a kerületi VEKOP projekt. A Rákos-patak menti kerékpáros útvonal Füredi utcán történő biztonságos átvezetése miatt a megépített középsziget lokálisan a forgalmi sáv beszűkülését okozza és a Füredi utcai kerékpáros közlekedés számára veszélyhelyzetet teremt. Az engedélyezési tervek készítése során szükséges a Füredi utca – Gvadányi utca csomópontban jelzőlámpás forgalomirányítás kialakításának lehetőségét megvizsgálni.

A Füredi utcai lakótelep úthálózata (tempó 30-as zóna) természetes módon csatlakozik a Rákos-patak menti kerékpáros útvonal Füredi út és a Kerepesi út közötti szakaszához, fejlesztést nem igényel.

A Gvadányi utcáról a Remény utcai közúti hídon keresztül helyi jelentőségű kapcsolat vezet a XVI. kerület irányába. A gyalogos-kerékpáros vasúti keresztezés szintbeni kiépítésű, zuglói oldalról a szintkülönbség leküzdése miatt szükséges rámpát építeni a vasúti átjáróhoz.

A Kerepesi út mentén a meglévő, szerkezeti jelentőségű kerékpárút keresztezése a városhatár felé kapcsolatot biztosít Rákosszentmihály, a városközpont felé pedig az Örs vezér tere intermodális központhoz. Távlatban a Szentmihályi út és az Örs vezér tere közötti meglévő szakasz korrekcióra, felújításra és szélesítésre szorul.

A Rákos-patak menti fejlesztés részeként az Egyenes utcai HÉV keresztezés esetén a Kerepesi út menti infrastruktúra érintett szakaszának megújítása szükséges. A Kerepesi út környezetében körvasúti megállóhely létesítése szerepel a tervek között, amelynek köszönhetően a szervízút gépjárműforgalom előli elzárása szükségszerűvé válhat. A Kerepesi út XVI. kerületi szakaszának fejlesztésére a kerületi VEKOP projekt javaslatot tesz. Az útvonal következő felújításakor – fővárosi forrásból - ajánlott az Örs vezér téri kapcsolatot megfelelően kiépíteni.

X. kerület

A Keresztúri úti meglévő útvonal, amennyiben a Rákos-patak menti kerékpáros útvonal a Szentmihályi úti HÉV átjárón kerül átvezetésre, a hálózat részévé válik. Az érintett mellékúthálózat tempó 30-as zónába sorolt, fejlesztése nem szükséges.

Egyenes utcai HÉV keresztezés esetén az érintett mellékúthálózat fejlesztése nem szükséges, tempó 30-as zónába sorolt.

Hosszú távú kerületi beruházként ajánlott megvalósítani a Kerepesi úttal párhuzamos Juhász utca – Halas utca – Gyakorló utca által alkotott kerékpáros útvonalat. A fejlesztés részeként szükséges a vasútvonal keresztezése és a Juhász utca magasságában híd építése.

A kőbányai szakaszon a Rákos-patak menti kerékpáros útvonalat keresztezi a X. és XVI. kerület között kapcsolatot teremtő Váltó utcai útvonal, amely a X. kerületi VEKOP projekt része. A Rákos-patakon a Váltó utcánál új híd műtárgy építése szükséges.

A Váltó utca és a Határmalom utca közötti szakaszon a Tűzok utcán keresztül ajánlott biztosítani a Keresztúri út és a Rákos-patak menti kerékpáros útvonal összeköttetését, megvalósítására a patak revitalizációs fejlesztése keretében kerülhet sor. Jelen projekt keretei között útírányjelző táblák kihelyezését szükséges elvégezni.

A Külső keleti körút tervezett nyomvonalán szerkezeti jelentőségű kerékpáros kapcsolat is megvalósul majd távlatban. Kapcsolatot nyújtva a XVI. és a XVIII. kerületek felé. Jelenleg a X. és XVII. kerület közigazgatási határát jelentő Határmalom úton a Pesti út és a Rákos-patak között kerékpárforgalmi létesítmény kialakítása szükséges, amely a Budapest-Hatvan vasútvonal alatti átvezetés időszakos használhatatlansága (árvizes időszak) esetén a déli irányú elkerülést biztosítja. Ehhez kapcsolódóan a Pesti úti vasúti átjáró kerékpáros barát átalakítása a hálózatfejlesztés részét kell képezze.

XVII. kerület

A Keresztúri út és a Cinkotai út között tervezett Vidor utca 22 m-es szabályozási szélessége helyet biztosít későbbi kerékpáros infrastruktúra elhelyezéséhez, amely a Budapest-Hatvan vasútvonal alatti átvezetés időszakos használhatatlansága esetén az északi irányú elkerülést biztosíthatja, valamint Rákosliget városrész számára nyújt X. kerületi irányultságú kapcsolatot.

A Rákos-patak menti kerékpáros útvonal és a Pesti út melletti lakótelep között kapcsolat megvalósítása a hálózatfejlesztés részét kell képezze a Csékút utcán keresztül. A jelenlegi projekt részeként az útírányjelző táblákat ajánlott elhelyezni, a közút felújítását kerületi fejlesztés keretében javasolt elvégezni.

Rákosmente területét érinti a jelenleg előkészítési szakaszban lévő hatvani vasútvonal felújításához szorosan kapcsolódó, keresztező kerékpáros útvonal fejlesztés. A Cinkotai út mentén külön szintű közúti keresztezés épül, amelyhez kapcsolódó NIF Zrt- beruházásként a Rákos-patak és a Liget sor között épül kerékpáros útvonal, de kerékpáros barát módon szintbeni vasúti átvezetéssel. A kerékpáros útvonal a vízfolyást önálló műtárgyon keresztezi, amely a vasúti projekt részeként valósul meg. A megvalósuló fejlesztés következtében összefüggő nyomvonal jön létre a Pesti határúttól az északi kerülethatárig a Cinkotai út mentén. A Cinkotai út – Pesti út csomópontban jelen projekt keretein belül szükséges a csomóponti átvezetést kiépíteni.

A Cinkotai út és a Ferihegyi út közötti szakaszon célszerű biztosítani a Pesti út mellett tervezett Sportcsarnok kerékpáros kapcsolatát is a sport fejlesztés részeként.

A Ferihegyi úton a Budapest-Hatvan vasútvonal és a Pesti út között – szükség esetén a teljes keresztmetszet áttervezésével – kerékpárforgalmi létesítmények kialakítása szükséges, mivel az Rákosmente észak-déli meghatározó útvonala. A kerékpáros infrastruktúrát tárgyi projekt keretében javasolt megvalósítani.

A Szabadság sugárúton és a Rákoscsaba utca – Naplás út vonalon kell kerékpáros kapcsolatot létesíteni a Szent Imre herceg út és a Péceli út között, ezáltal Rákoscsaba-Újtelep és Rákoscsaba lakóterületei számára biztosítva a Rákos-patak menti kerékpáros útvonal elérését. A Naplás út mentén a Naplás tó és a Rákos-patak közötti útvonal létesítése Tér-Köz pályázati és kerületi forrásból biztosított. A Szabadság sugárút mentén kialakítandó kerékpáros kapcsolatot kerületi beruházás keretei között ajánlott megvalósítani.

A vasúti pálya felújításához kapcsolódóan a Tarcsai úton közúti felüljáró és elkerülő szakasz építésére kerül sor, a mai nyomvonalon szerkezeti jelentőségű kerékpáros útvonal alakítható ki távlatban – a vasútvonal szintbeni kerékpáros keresztezésével – Nagytarcsa felé.

A városhatárt elérő nyomvonal tovább építhető a Rákos-patak mentén Pécel-Isaszeg-Gödöllő-Szada települések felé. A közigazgatási határt elérve ajánlott a projekt keretei között Pécelen belül hálózati kapcsolatot biztosítani.

A Rákos-patak menti kerékpáros útvonal kialakításának lehetőségei

A kerékpáros útvonal lehetséges műszaki kialakítása az alábbiakban kerül ismertetésre, kerületi bontásban. A javaslat alternatívákat is tartalmaz, amelyek között az engedélyezési tervek készítésének korai fázisában szükséges dönteni.

XIII. kerület

- A Duna és a Népfürdő utca között a patak északi oldalán elválasztott gyalogos és kerékpáros felület építése vagy a várható beépítéshez igazodva gépjárművekkel vegyes használatú forgalomcsillapított felület kialakítása javasolt. A rövid szakasz kerékpáros szempontból csak turisztikai (Duna menti kilátópont elérése) szerepet töltene be, közlekedésit nem.
- A Népfürdő utca vonalában folyamatban lévő más fejlesztés (FINA) keretében gyalogos-kerékpáros műtárgy épül, amely biztosítja a kapcsolatot a Rákos-patak menti útvonal és a Népfürdő utcai meglévő útvonal között. A Népfürdő utca és a Cserhalom utca között a patak északi oldalán elválasztott gyalogos és kerékpáros felület építése, vagy a várható beépítéshez igazodva gépjárművekkel vegyes használatú forgalomcsillapított felület kialakítása javasolt. A Népfürdő utca és a Cserhalom utca között megvalósuló fejlesztés kerületi beruházás keretében történik.
- A Cserhalom utca és a Váci út között a patak északi oldalán elválasztás nélküli gyalogos-kerékpáros felület építése vagy a várható beépítéshez igazodva gépjárművekkel vegyes használatú forgalomcsillapított felület kialakítása javasolt. A Cserhalom utcai csomópont egy része magántulajdonban van, a fejlesztésnek nem kell érintenie.
- A Váci úti csomópontban a meglévő rámpa átépítésére és háromszög sziget bővítésére van szükség a kerékpározhatóság biztosításához.
- A Váci út és a Lomb utca között a patak déli oldalán épül elválasztás nélküli gyalog-kerékpárút.
- A Lomb utcától a Röppentyű utcáig a jelenlegi burkolatot kell több mint 3,5 m széles elválasztás

nélküli gyalogos-kerékpáros felületté bővíteni vagy új 3,0 m széles burkolat szükséges csak a kerékpárosok számára.

- A Röppentyű utca és a Béke utca között a kerületi fejlesztésekkel összhangban önálló kerékpárút épül, a kerületi terv 3,0 m-re történő módosítása konstans keresztmetszetet eredményezne. A Béke utcai kereszteződésben jelzőlámpás csomópontot szükséges kialakítani.
- A Tahi utca mentén a forgalom csökkentése tempó 30-as zóna bevezetésével biztosítható, a megfelelő közúti keresztmetszet elérésére a Tahi utcában a parkolást javasolt megszüntetni.
- A Reitter Ferenc utcai csomópontban középszigettel rendelkező, kijelölt gyalogos átkelőhely kialakításával biztosítható a kerékpárosok és a gyalogosok számára a biztonságos átkelés.
- A Szent László utcánál a kerékpáros útvonal átvezetésre kerül a patak északi oldalára, ahol csatlakozni tud a XIV. kerületi szakaszhoz.

XIV. kerület

- A Tatai út és a vasúti vágányok között felmerül önálló kerékpárút építésének lehetősége, vagy a jelenlegi alacsony forgalmú útburkolaton történő vezetés.
- A vasúti vágányokat külön szinten kell keresztezni, amely történhet aluljáró vagy felüljáró építésével (a meglévő gyalogos híd nem használható fel).
- A vasúti vágányok és az M3 autópálya fővárosi bevezető szakasza között célszerű az alacsony forgalmú úttesten vezetni a kerékpáros útvonalat.
- Az M3 autópályát a meglévő műtárgyon keresztezi a Rákos-patak menti kerékpáros útvonal.
- A Kacsóh Pongrác utca és a Csömöri út közötti szakaszon a forgalomcsillapított úttesten javasolt a kerékpáros útvonal vezetése. A forgalomcsillapítás módjáról és eszközeiről az engedélyezési tervek készítése során kell dönteni.
- A Csömöri út és a Szugló utca között önálló kerékpárút építése javasolt. A jelenlegi kerékpárút burkolata a hiányzó járda szerepét töltheti be a jövőben.
- A Szugló utcától a Termál utcáig tartó szakasz magántulajdont érint, a Zuglói Önkormányzat elképzelése szerint fejlesztés a tulajdonossal történő egyezség keretében valósulhat meg, függetlenül a VEKOP projekttől. Javasolt engedélyezési terv szinten kitérni rá, függetlenül a tulajdonviszonyoktól.
- A Termál utca és az Egressy út között önálló kerékpárút építése javasolt, de a rendelkezésre álló hely függvényében elképzelhető az elválasztás nélküli gyalogos-kerékpáros felület kialakítása.
- Az Egressy út és a Mogyoródi út között önálló kerékpárút létesítése javasolt.
- A Mogyoródi úttól a Fogarasi útig a Gvadányi utca forgalomcsillapítás után alkalmassá válna a kiszolgáló úton történő biztonságos kerékpározásra. A szakaszon elképzelhető önálló kerékpárút építése a jelenlegivel párhuzamosan, mivel a következő szakaszon a Gvadányi utca főútvonali szerepköre miatt önálló kerékpárút építése javasolt. Ebben az esetben itt a keskenyebb szélességgel rendelkező korábbi a gyalogosok használnák.

- A Fogarasi út és a Füredi utca között önálló kerékpárút építése javasolt.
- A Füredi utcától a kerékpáros útvonal a Gvadányi utcán folytatódik. A Kerepesi út keresztezése és a X. kerületi továbbvezetésre két lehetőség nyílik.

A nyugati változatban az útvonal a Zalán utca – Ötvenes utca meglévő útvonalon vezet és a Keresztúri út-Szentmihályi út csomópontba, ott a meglévő szintbeni átjáróban keresztezi a HÉV vágányokat és a Kerepesi utat.

A keleti változatban az Ond vezér útja vonalában átkerül a patak északi oldalára, ahol kisforgalmú úttesten vezet az Egyenes utca-Pogány utca csomópontjáig, itt a meglévő szintbeni átjáróban keresztezi a HÉV vonalat és a Kerepesi utat.

X. kerület

- A XIV. kerületi átvezetés függvényében eltérnek az útvonalak. A Keresztúri út-Szentmihályi út csomópontban keresztezve a Kerepesi utat a Malomárok utca-Havas utca-Méhes utca-Heves utca útvonalon érhető el a vízfolyás északi partja. A Malomárok utca jelenleg is forgalomcsillapított terület, a Méhes utca-Heves utca vonalán önálló kerékpáros infrastruktúra létesítése szükséges (kerékpárút vagy irányhelyes kerékpársávok).

A Kerepesi út Egyenes utca – Pogány utca keresztezése esetén a Pogány utca – Juhász utca – patak északi partja útvonalon érhető el a Váltó utcai híd és Rákospatak déli partoldala.

- A Váltó utca és a Határmalom utca között a patak déli partján vezet a kerékpáros útvonal kerékpárútként vagy kerékpáros-gyalogos útként (amennyiben érdemi gyalogos igény is megjelenik).

XVII. kerület

- A kőbányai déli oldalon történő kerékpáros útvonal vezetés folytatódik a Rákospatak területén is a Határmalom utcától a hatvani vasútvonalig.
- A Budapest-Hatvan vasútvonal keresztezése külön szinten történik (töltésben lévő vasúti pálya meglévő hídja alatt).
- Az útvonal továbbvezet a patak déli oldalán egészen a Cinkotai útig.
- A Cinkotai út és a Rákospatak utca között a meglévő, EU forrásból épített kerékpárút jelentette kerékpáros közlekedés fejlesztése szükséges. A meglévő kerékpáros infrastruktúrát a kerékpárosok mellett a gyalogosok, kutya sétáltatók és futók is használják. A szakasz nagyfokú kihasználtsága és a konfliktusos helyzetek csökkentése miatt a patak déli oldalán – a meglévő kerékpárúttól délre – önálló gyalogos felület kialakítása javasolt. A fejlesztés után a patak északi oldalán megmarad a későbbi revitalizációs beavatkozások lehetősége. A megoldást befolyásolják az egyéb szempontok (lovagló út, futó pálya, szerződéses kötétségek, tulajdonviszonyok).
- A Rákospatak utca és a közigazgatási határ között a vízfolyás déli oldalán épül elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárút, az M0 alatti átvezetés biztosított.

Kerékpáros pihenőhelyek

A rekreációs és turisztikai célú kerékpározás esetén pihenőhelyeket célszerű kialakítani. Lakott területen vendéglátó létesítményeknél javasolt elhelyezni a pihenőhelyeket, ahol a kerékpárosok amúgy is megállnának étkezési és vízvételi céllal. Lakott területen kívül kilátó pontok és forgalomvonzó turisztikai létesítmények közelében ajánlott a pihenőhelyeket kijelölni.

A kerékpárosok igényeinek megfelelően tiszta, árnyékos és fedett részt is tartalmazó pihenőhelyek kialakítására kell törekedni. Több fő és kisebb csoportok részére kell biztosítani padokat, kerékpár letámasztási lehetőséget valamint szemetes kosarakat. A kerékpáros pihenőhelyeken ajánlott információs táblákat elhelyezni, amelyek bemutatják a környező területek természeti, kulturális értékeit, a legközelebbi közösségi közlekedési megállóhelyeket és a közelben található szolgáltatási létesítményeket (kerékpárszervíz, gyógyszertár, üzlet).

A kerékpáros útvonal mentén a Göncöl utca, Mogyoródi út, Váltó utca és Ferihegyi út környezetében javasolt kerékpáros pihenőhelyeket létesíteni.

5.2. Szervezeti-működési háttér

A Rákos-patak menti útvonal megvalósítására a területileg illetékes öt Önkormányzat – a négy kerületi és a fővárosi – konzorciumot alakított.

A forgalomtechnikai kezelői feladatok a 3.4. fejezet figyelembevételével rendezettek. A közútkezelői feladatok – a tulajdoni jog kérdésével összhangban – még tárgyalás alatt állnak. De minden érintett Önkormányzat rendelkezik erre alkalmas szervezettel, így az értelemszerűen biztosított lesz a döntés eredményétől függetlenül.

Az üzemeltetés és fenntartás a tulajdonosi és kezelői megállapodások függvényében kerül meghatározásra.

A kedvezményezett költségvetésében a kerékpáros fejlesztésekre és az üzemeltetésre szánt források elkülönített kezelése szükséges.

A Fővárosi Önkormányzat a közlekedésszervezői feladatok ellátására létrehozta a Budapesti Közlekedési Központot, amely kerékpáros ügyekben a Magyar Kerékpárosklubbal működik együtt.

5.3. Kísérő intézkedések

A tervezés folyamatában Kőbánya és Rákosmente Önkormányzatai esetében Helyi Építési Szabályzat készítése szükséges, ennek részeként a 314/2012 (XI. 8.) Kormányrendelet előírásai szerint az érintett lakosság és civil szervezetek tájékoztatásra kerülnek.

A Kőbányai és a Zuglói Önkormányzatok a teljes közigazgatási területükre vonatkozóan megkezdték kerékpárforgalmi hálózati terv készítését, amelyek a helyben szokásos módon egyeztetésre kerülnek a

lakossággal. Ennek keretében 2017. február 15-én a Zugló Önkormányzat és a Magyar Kerékpárosklub szervezésében már lakossági fórumot tartottak.

A Rákos-patak menti kerékpáros útvonal engedélyezési tervének munkaközi állapotában – az alternatívák közötti döntések időszakában – javasolt a tervek lakossági bemutatása, és eredményének figyelembe vételével a véglegesítése.

A kerületi oktatási intézményekben – a kerékpáros közlekedés fontosságára való tekintettel lehetőleg a tanterv részeként – célszerű éves rendszerességgel tájékoztatást tartani a kerékpározásról népszerűsítési, baleset megelőzési és oktatási-ismeretterjesztési céllal.

A Budapesti Közlekedési Központ Zrt. vezette 2013-2016. között a STARS-Europe projektet, amelynek célkitűzése a gyerekek és fiatalok bevonásával az utazási szokások megváltoztatása, az iskolás gyermekek közlekedési önállóságának javítása. 2016 őszétől a Magyar Kerékpárosklub vette át a projekt irányítását és STARS-Uniqa néven folytatja a kerékpározás előnyben részesítését az otthon és iskola közti utazások tekintetében. A program célja a fiatalok játékos eszközökkel történő szemléletformálása, az iskolába járás során a fenntartható közlekedési módok előnyben részesítése. A 2016-17-es tanévben a STARS-UNIQA kampány keretei között rajzverseny, bringázz a suliba verseny, saját szervezésű iskolai programok és közlekedési előadások szerepelnek.

A Magyar Kerékpárosklub szervezésében valósult meg a Bringázz a Suliba bringavonat mintaprojekt, amelynek célja a szülők ösztönzése, hogy a közlekedési módok közül a gyermekek iskolába vitelekor minél gyakrabban válasszák a kerékpározást. Az általános iskolások körében zajló program eredményeként a diákok már fiatal korukban megszerethetik a kerékpárost közlekedést és nagy valószínűséggel a jövőben is szívesebben választják ezt a környezettudatos közlekedési módot.

A BringaAkadémia program keretében a Vuelta Sportiroda és a Kőbányai Torna Club kerékpáros rendezvényeket, iskolai oktatást, pedagógus-továbbképzéseket és oktatói tanfolyamokat szervez. A kerékpáros közlekedésbiztonsági oktatási program játékos tanulás mellett az ismeretek és képességek elsajátítására helyezi a fő hangsúlyt.

A fejlesztési céltérség lakosságával ajánlott megismertetni a megváltozott forgalmi rendet, minden háztartásba célszerű eljuttatni a Budapesti Közlekedési Központ Bringás Tudástár és a Magyar Kerékpárosklub Kisokos című kiadványait, amelyek a közérthető stílusban nyújtanak segítséget a kerékpárosok mellett a gépjárművel közlekedőknek is a városi kerékpározáshoz.

6. MEGVALÓSÍTÁS

6.1. Ütemezés, több fázisú intézkedési terv

Az összességében közel 23 km hosszúságú Rákos-patak menti útvonal szakaszosan is kiépíthető. A nyomvonal az angyalföldi Cserhalom utcától a rákosmenti Czeglédi Mihály utcáig történő összefüggő kialakítása már a nyomvonal funkcionálisan teljes értékű (de nem teljes) megvalósítását eredményezi, mivel a négy érintett kerület összes forgalom generáló területét összeköti, valamint az összes keresztező kerékpáros útvonallal kapcsolatot teremtve maximális mértékben biztosítja a hálózatosodást.

Amennyiben a nyomvonal nyugati irányba eléri a Cserhalom utcát, már biztosított az észak-déli 6-os EuroVelo nyomvonallal a kapcsolat. A Duna-part és a Népfürdő utca közötti 230 m hosszúságú tervezett szakasz csak a folyó partján javasolt kilátó pont elérését szolgálja, ezért forrás hiány esetén időben későbbre is ütemezhető.

Amennyiben a nyomvonal keleti irányban eléri a Czeglédi Mihály utcát, Rákosmente beépített területei a teljes hosszukban feltárássra kerülnek a patak térségében. A Czeglédi Mihály utcától a városhatárig tartó 2,1 km-es szakasz kiépítése csak az agglomerációs folytatást jelentő szakasz megépülésekor válik nélkülözhetetlenné, ezért forrás hiány esetén időben későbbre is ütemezhető.

A nyomvonal leghosszabb előkészítést igénylő és legnagyobb költséggel megvalósítható része Rákosrendező vasúti területén az átjárhatóság biztosítása, azon belül a vágányzóna külön szintű keresztezése lesz. A Zuglókőbánya-Rákosmente szakasz kiépítése önmagában is életképes és jelentős hosszúságú, ezért indokolt azt Angyalföld-Zugló közötti kapcsolat megteremtésétől függetlenül azt mihamarabb kialakítani. Az Angyalföldi szakasz fejlesztését – mivel a 6-os EuroVelo és a Tatai utcai keresztező kapcsolat miatt jól hálózatosodott – szintén indokolt azt Angyalföld-Zugló közötti kapcsolat megteremtésétől függetlenül mihamarabb kialakítani.

Az engedélyezési tervek alapján a 337/2016. (XI. 17.) Korm. rendeletnek megfelelően adatot kell szolgáltatni a Kerékpárút Nyilvántartó Rendszerbe (KENYI).

6.2. Források

A Rákos-patak menti kerékpáros útvonal kialakítását nagyobb részben a Versenyképes Közép-Magyarországi Operatív Program, kisebb részben a létrehozott konzorcium öt Önkormányzatának költségvetése fogja biztosítani. Angyalföld a Göncöl utca – Béke utca közötti szakaszt már a tárgyi pályázattól függetlenül a kiviteli terveinek megfelelően előkészítette és megvalósítja.

7. KÖLTSÉGBECSLÉS

A következő táblázatok a Rákos-patak menti kerékpáros útvonal műszaki kialakításának költségeit mutatják be kerületi bontásban. A vízfolyás menti kerékpáros útvonal kialakításának becsült összköltsége nettó 2.090.200.000 Ft, amely a fontosabb kapcsolódó hálózati fejlesztéseket is tartalmazza.

Az engedélyezési tervek készítése során születik döntés a létesítmények keresztmetszeti szélességéről, a Kerepesi út keresztezésének helyéről és a kőbányai szakaszon a pályaszerkezet típusáról, amely döntések a várható költségeket nagymértékben befolyásolhatják. A kerékpáros útvonal költségbeclése önálló kerékpárút építése esetén nem tartalmazza a párhuzamos gyalogos felület létesítésének, felújításának költségét, amelynek becsült költsége nettó 150.000.000 Ft.

A Rákos-patak menti kerékpáros útvonalon jelentős kerékpáros forgalom növekedés valószínűsíthető, amelynek következtében a rendelkezésre álló hely függvényében vizsgálandó a szélesebb burkolat kialakítása. A Duna – Népfürdő utca, Cserhalom utca – Váci út, Lomb utca – Röppentyű utca, Csömöri út – Füredi utca és Csékút utca – Cinkotai út közötti szakaszokon megfontolandó 4,0 m széles burkolat létesítése. A keresztmetszeti szélesség bővítése nettó 50 000 000 Ft többlet költséget jelentene.

RÁKOS-PATAK MENTI KERÉKPÁROS ÚTVONAL KERÉKPÁRFORGALMI HÁLÓZATI TERV

Kerület	Sorszám	Helyszín		Beavatkozás	Szélesség [m]	Hossz [mh]	Költség [nettó Ft]	Egyéb beavatkozás	Egyéb beavatkozás költsége [nettó Ft]
		Mettől	Meddig						
XIII	1.	Duna	Népfürdő u.	elválasztott gyalog- és kerékpárút	3,5	250	11 000 000		
XIII	2.	Népfürdő u.	Cserhalom u.	úszó vb. és kerületi fejlesztés keretében					
XIII	3.	Cserhalom utca	Váci út	elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárút	3,5	240	11 000 000		
XIII	4.	Meglévő Váci úti keresztezés		rámpa átépítés			2 000 000		
XIII	5.	Váci út	Lomb u.	elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárút	3,0	140	6 000 000		
XIII	6.	Lomb u.	Röppentyű u.	önálló kerékpárút	3,0	380	15 000 000	kerékpáros pihenőhely	12 500 000
XIII	7.	Röppentyű u.		híd fejlesztés			120 000 000		
XIII	8.	Röppentyű u.	Béke u.	önálló kerékpárút kerületi fejlesztés keretében					
XIII	9.	Béke u. csomópont		új jelzőlámpás csomópont			50 000 000		
XIII	10.	Béke u.	Szt. László u.	közúti keresztmetszet átalakítása, forgalomtechnika			5 000 000		
XIII	11.	Reitter Ferenc u. csomópont		középszigettel történő átvezetés			20 000 000		
XIII	12.	Szt. László utca	Tatai u.	szőnyegezés, forgalomtechnika			5 000 000		

összesen: 257 500 000

Kerület	Sorszám	Helyszín		Beavatkozás	Szélesség [m]	Hossz [mh]	Költség [nettó Ft]	Egyéb beavatkozás	Egyéb beavatkozás költsége [nettó Ft]
		Mettől	Meddig						
XIV	1.	Tatai u.	Rákosrendező	önálló kerékpárút	3,0	380	15 000 000	közvilágítás építés 380 mh, csapadékvíz elvezetés	11 000 000
XIV	2.	Rákosrendező		spirál rámpa	2,7	190	160 000 000		
XIV	3.	Rákosrendező		új műtárgy építése			80 000 000		
XIV	4.	Rákosrendező		spirál rámpa	2,7	190	160 000 000		
XIV	5.	Rákosrendező	M3 bevezető	szőnyegezés		300	15 000 000	közvilágítás építés 150 mh	3 000 000
XIV	6.	M3 bevezető		spirál rámpa	3,8	140	170 000 000		
XIV	7.	M3 bevezető		spirál rámpa	3,8	140	170 000 000		
XIV	8.	M3 bevezető	Csömöri út	"Tempo 30" zóna kialakítása				10 csomóponti küszöb építése	30 000 000
XIV	9.	Csömöri út	Szugló utca	önálló kerékpárút	3,0	360	14 000 000		
XIV	10.	Termál utca	Egressy út	önálló kerékpárút	3,0	400	15 000 000		
XIV	11.	Egressy út	Mogyoródi út	önálló kerékpárút	3,0	430	16 000 000	kerékpáros pihenőhely	12 500 000
XIV	12.	Mogyoródi út	Fogarasi út	önálló kerékpárút	3,0	680	26 000 000		
XIV	13.	Fogarasi út	Füredi utca	önálló kerékpárút	3,0	690	26 000 000		
XIV	14.	Füredi utca	Ond vezér útja	szőnyegezés		560	28 000 000		
XIV	15.	Ond vezér útja	Kerepesi út	szőnyegezés		340	17 000 000		
XIV	16.	Kerepesi út	Egyenes utca	HÉV melletti közutak újraaszfaltozása, szegélykorrekció		390	25 000 000		
XIV	17.	Kerepesi út keresztezése		HÉV átjáróban korrekció			15 000 000		

összesen: 1 008 500 000

RÁKOS-PATAK MENTI KERÉKPÁROS ÚTVONAL KERÉKPÁRFORGALMI HÁLÓZATI TERV

Kerület	Sorszám	Helyszín		Beavatkozás	Szélesség [m]	Hossz [mh]	Költség [nettó Ft]	Egyéb beavatkozás	Egyéb beavatkozás költsége [nettó Ft]
		Mettől	Meddig						
X	1.	Pogány utca		szőnyegezés		250	12 500 000		
X	2.	Juhász utca		szőnyegezés		220	11 000 000		
X	3.	új közterület		önálló kerékpárút	3,0	40	2 000 000		
X	4.	új közterület	Váltó utca	önálló kerékpárút	3,0	780	29 000 000	közvilágítás építés 780 mh, kerékpáros pihenőhely	28 500 000
X	5.	Túzok utca		táblázás			250 000		
X	6.	Váltó utca	Határhalom utca	önálló kerékpárút	3,0	4440	165 000 000	megerősített burkolat és földmunka	41 250 000
X	7.	vízfolyás	Pesti út	szőnyegezés		540	27 000 000	hálózati kapcsolat megteremtése	

"A" változat összesen: 316 500 000

X	1	Kerepesi út		önálló kerékpárút	3,0	60	3 000 000		
X	2	Halas utca		szőnyegezés		90	4 500 000		
X	3	közterület		önálló kerékpárút	3,0	180	7 000 000	közvilágítás építés 180 mh	4 000 000
X	4	Méhes utca	Heves utca	önálló kerékpárút	3,0	300	12 000 000		
X	5	Heves utca	Váltó utca	önálló kerékpárút	3,0	580	22 000 000	közvilágítás építés 580 mh, kerékpáros pihenőhely	24 500 000
X	6	Túzok utca		táblázás			250 000		
X	7	Váltó utca	Határhalom utca	önálló kerékpárút	3,0	4440	165 000 000	megerősített burkolat és földmunka	41 250 000
X	8	vízfolyás	Pesti út	szőnyegezés		540	27 000 000	hálózati kapcsolat megteremtése	

"B" változat összesen: 310 500 000

Kerület	Sorszám	Helyszín		Beavatkozás	Szélesség [m]	Hossz [mh]	Költség [nettó Ft]	Egyéb beavatkozás	Egyéb beavatkozás költsége [nettó Ft]
		Mettől	Meddig						
XVII	1.	Határhalom utca	Csékút utca	elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárút	3,0	1280	48 000 000	megerősített burkolat és földmunka	12 000 000
XVII	2.	vasútvonal keresztezése		vasúti keresztezés átépítése			100 000 000	200 mh betonmeder átépítése	
XVII	3.	Csékút utca		szőnyegezés		200	10 000 000		
XVII	4.	Csékút utca	Cinkotai út	elválasztott gyalog- és kerékpárút	3,5	605	26 000 000	megerősített burkolat közvilágítás építése 605 mh	14 700 000
XVII	5.	Cinkotai út - Pesti út csomóponti átvezetés		forgalomtechnika			15 000 000		
XVII	6.	Cinkotai út	Rákoscaba utca	gyalogos felület	3,0	3270	122 000 000	kerékpáros pihenőhely	12 500 000
XVII	7.	Rákoscaba utca	közigazgatási határ	elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárút	3,0	2400	90 000 000	megerősített burkolat, közvilágítás építése 2400 mh	57 000 000
XVII	8.	Pécel hálózati kapcsolat		táblázás			500 000		

összesen: 507 700 000

8. EGYEZTETÉSEK

EMLÉKEZTETŐ

Készült: Magyar Államvasutak Zrt.-vel 2016. 09. 06.-án történt egyeztetésről

Érintettek:

Lipusz Ferenc	MÁV Zrt.
Káldi István	MÁV Zrt.
Pető Zoltán	BFVT Kft.

Tárgy: Rákospatak fejlesztésének előzetes megvalósíthatósági tanulmánya és mesterterve, kerékpáros infrastruktúra létesítése a Duna és a közigazgatási határ között

A BFVT Kft. munkatársa ismertette, hogy a tárgyi megvalósíthatósági tanulmány szerinti kerékpáros nyomvonalat a hatályos településszerkezeti terv tartalmazza. A Fővárosi Önkormányzat a XIII., a XIV., a X., és a XVII. kerületi Önkormányzatokkal közösen kívánja a hivatásforgalmat és a turizmust egyaránt szolgáló kerékpár utat megépíteni. Kialakítására a VEKOP forrásainak felhasználásával kerül sor várhatóan.

A nyomvonal egyik problematikus szakasza Rákosrendező területének keresztezése. A vasúti terület jelenleg csak egy keskeny, 140 m hosszú gyalogos felüljárón keresztezhető, amelyen a kerékpárok is áttolhatóak.

Egy költséges új külön szintű műtárgy építése, továbbá a jelentős veszített magasság a kerékpározás szempontjából jelentős hátráltató tényező lenne. A kerékpárút megvalósíthatóságát és használhatóságát jelentős mértékben előmozdítaná, ha a vasúti terület szintbeni kerékpáros átvezetéssel lenne keresztezhető.

A MÁV Zrt. munkatársai elmondták, hogy a javasolt nyomvonalat 6 db fővágány keresztezi, amelyből 4 vágányon, csúcsidőben, irányonként 5 perces követési rendben közlekednek a vonatok. (Ez átlagosan 1 - 1,5 percenként keresztezést jelent.) Ilyen vonatgyakoriság mellett csak a szintbeni keresztezés nélküli átgátló a támogatandó megoldás. A szintbeni keresztezés nélküli gyalogos forgalmat biztosító felüljáró ma is létezik a nyomvonal mellett mintegy 20-25 méterre, amely biztosítja, hogy a gyalogosok az üzemi területet elkerüljék.

A 20/1984 KM rendelet 27.4. pontja szerint átgátló ott létesíthető, ahol a pályára a rálátás biztosítható. A kettőnél több vágány esetén ez az érték 5V.

Forgalombiztonsági szempontból a biztosítás nélküli átgátló létesítése rendkívül kockázatot jelentene az adott helyen. A biztosított átgátló esetén a gyalogos átgátló nyitott állapotban tartása a vonatforgalom sűrűsége miatt nem biztosítható. (Ezt igazolja, hogy az ún. sr4 sz. Szegedi úti átgátló is 10' percen túl is zárva tartható az NKH engedély alapján).

A MÁV Zrt. munkatársai a kerékpáros fejlesztés ellen elvben nem emeltek kifogást.

Az emlékeztetőt összeállította

Pető Zoltán

BFVT Kft.

EMLÉKEZTETŐ

Készült: Fővárosi Csatornázási Művek Zrt.-vel 2016. 09. 08.-án történt egyeztetésről

<u>Érintettek:</u>	Rácz Tibor	FCSM Zrt.
	Horváth Adrienn	BFVT Kft.
	Sztás Dániel	BFVT Kft.
	Rédly László	TÉR-TEAM Mérnök Kft.

Tárgy: Rákos-patak fejlesztésének előzetes megvalósíthatósági tanulmánya és mesterterve, kerékpáros infrastruktúra létesítése a Duna és a közigazgatási határ között

A BFVT Kft. munkatársa ismertette, hogy a tárgyi megvalósíthatósági tanulmány szerinti kerékpáros nyomvonalat a hatályos településszerkezeti terv tartalmazza. A Fővárosi Önkormányzat a XIII., a XIV., a X., és a XVII. kerületi Önkormányzatokkal közösen kívánja a hivatásforgalmat és a turizmust egyaránt szolgáló kerékpár utat megépíteni. Kialakítására a VEKOP forrásainak felhasználásával kerül sor várhatóan.

A nyomvonal egyik problematikus szakasza a Rákos-patak és Budapest-Hatvan vasútvonal keresztezése. A Budapest-Hatvan vasútvonal fejlesztésére vonatkozó tervezési és engedélyeztetési munkák már lezárultak, a kivitelezés előkészítése folyamatban van, így nincsen mód a vasúti fejlesztés jelentős hátráltatása nélkül egy kerékpáros infrastruktúra átvezetését biztosító önálló műtárgy kialakítására. A töltésben lévő vasúti pálya keresztezését a későbbiekben is csak a meglévő Rákos-patak műtárgya biztosítja.

Tervezői javaslat alapján a kerékpárút külön szintben keresztezi a vasútvonalat a patak bal partján vezetve a műtárgy alatt, amihez a patak meder nyomvonalának kismértékű korrekciójára van szükség a 3,5 méteres keresztmetszeti szélesség biztosítása érdekében.

Az FCSM Zrt. munkatársa elmondta, hogy a patak medrének korrekciója megvalósítható, és kérte, hogy az üzemeltetést elősegítendő a keresztmetszet minimális magassági méretét a meglévő 2,50 méterről 3,20 méterre javasolt változtatni, amely lehetővé tenné a fenntartást végző gépjárművek vasútvonal alatt történő áthaladását is. Felhívta a figyelmet a keresztezés elő- és utószakaszának megfelelő revitalizációjára és nem zárta ki a lehetőségét az utószakaszon található fenéklépcső esetleg surrantóvá történő átalakításának.

Az FCSM Zrt. munkatársa a kerékpáros fejlesztés ellen elvben nem emelt kifogást.

Az emlékeztetőt összeállította

Sztás Dániel

BFVT Kft.

EMLÉKEZTETŐ

VEKOP 5.3.1-15-2016-00012 Rákos-patak menti ökoturisztikai folyosó c. projekt

Kerékpárforgalmi Hálózati Terv

Egyeztetés – XIII. kerület

Időpont: 2017. február 15. 10:30

Helyszín: BFVT Kft. 1061 Budapest, Andrássy út 10.

Jelenlévők: mellékelt jelenléti ív szerint

A „Rákos-patak menti ökoturisztikai folyosó” elnevezésű VEKOP projekt kapcsán készítendő Kerékpárforgalmi Hálózati Terv (továbbiakban: KHT) véglegesítése előtt a tervezők egyeztetést kezdeményeztek az érintett kerületekkel. Az előzmények rövid bemutatását követően a tervezők ismertették a kerékpárút lehetséges nyomvonalát és kialakítási lehetőségeit, valamint az egyes szakaszokon felmerülő alternatívákat, kapcsolati igényeket. Döntést legkésőbb az engedélyezési tervek készítése során kell majd hozni. A kialakításra vonatkozó ismertetés részletezettsége, tartalma nem csak a KHT hanem az engedélyezési terv diszpozíciójának a véglegesítését is szolgálta.

Rákos-patak és környezete megvalósíthatósági tanulmány és mesterterv véleményezett anyagához képest több jelentős változás történt. A kerékpárút előzetesen meghatározott 2,5 m szélessége felülvizsgálatra került, ugyanis a patak menti kerékpárútnak egyszerre több funkciót is be kell töltenie. Ezek a városon belüli kerékpáros rekreáció, a hivatásforgalmi közlekedés, és az ökoturisztikai szerep. Javasolt a 3,0 m-es szélesség a várható igények figyelembe vételével.

A projektet támogató Irányító Hatóság álláspontja szerint a 2000 egységjármű/nap értéket meg nem haladó közutak esetében nem támogatja a párhuzamos kerékpárutak létesítését. Önálló infrastruktúra ilyen esetekben a támogatásból nem építhető, a meglévő utak kerékpározhatóságának javítása azonban lehetséges.

A Rákos-patak menti kerékpáros útvonal a Duna közelében csatlakozik az EuroVelo 6 nyomvonalhoz, amely a pataktól északra a Cserhalom utcán vagy a FOKA öböl menti tervezett lakóterület egyik közterületén, a pataktól délre a Duna és a Dagály területe között valósul meg. A Rákos-patak menti kerékpáros útvonal Váci úttól nyugatra eső szakasza végig a vízfolyás északi oldalán kerül kialakításra.

A 2017. évi FINA világbajnokság miatt a Népfürdő utcánál híd és a Duna torkolathoz közel eső szakaszon 2,5 m szélességben kerékpárút épül. A közeljövőben a pataktól északra eső építési telkek miatt egy új út építése is várható a fasorok között, amely az építési forgalmat és későbbiekben a lakóforgalmat fogja bonyolítani, mint egy „hosszú kapubehajtó” működni. (Elképzeltető a későbbi út lezárása is a parkolás megakadályozása miatt.)

A jelenlévők javasolták, hogy a gyalogosok és gyermek kerékpárosok részére külön felület kerüljön kialakításra és a jövőbeli „hosszú kapubehajtót” használja a kerékpáros forgalom.

Az előzményként szolgáló *mesterterv* a torkolatnál egy kilátópontot (pihenőpontot) javasol, így várhatóan ezen a szakaszon az attrakció miatt megnövekedett gyalogos-kerékpáros forgalomra kell számítani. A szakasz hálózat folytonosság szempontjából nem játszik szerepet, időben később is megvalósítható.

A Cserhalom utca-Vizafogó utca kereszteződésében az iparvágány területe magántulajdonban van, amely hátráltathatja a projekt megvalósítását, ugyanis a tulajdonviszonyok rendezettségét a projekt 3. mérföldkövéig igazolni kell, azonban a tulajdonossal történő megegyezés évek óta húzódik. A jelenlévők megegyeztek abban, hogy az érintett terület „kihagyásával” (valószínűleg) ideiglenesen kezelni lehet ezt a helyzetet, mivel a terület jelenleg is közlekedési területként funkcionál.

A Cserhalom utca és a Váci út között a patak északi oldalán található jelenleg is egyirányú kiszolgálóút szolgál kerékpáros útvonalként, amely csatlakozó egykori csavargári terület ingatlanfejlesztési elképzeléseivel is szinkronban van.

A Magyar Kerékpárosklub szerint a Vizafogó utcában szükséges a patak déli oldalán is kerékpáros közlekedés biztosítása, amit jelezni kell a KHT-ben, ez egy későbbi ütemben kerülhet megvalósításra.

A Váci úti csomópontban szükséges a mai állapot bővítése, a csomóponthoz vezető meglévő kétkarú rámpát bővíteni kell a minimális ívsugarak biztosítása miatt. A csomópont területén a megjelenő többlet kerékpáros forgalom miatt a háromszög sziget bővítése is elvégzendő feladat. A Váci út keleti oldalán – a jelenlegitől eltérően – a déli rámpán lesz érhető a patak partja, és a Lomb utcáig a bal parton építendő ki 3,0-3,5 m elválasztás nélküli gyalog-kerékpárút, a minimális gyalogosforgalomra való tekintettel. Így a Váci úttól keletre eső szakaszon az északi oldal teljes mértékben a gyalogos, rekreációs funkcióé maradhatna, a kerékpáros nyomvonal pedig végig a déli oldalon lenne.

A Lomb utcától a Röppentyű utcáig a keresztirányú utcák kerékpáros-barát kialakítására kell törekedni. A jelenlegi 2 m széles burkolatot kívánatos több mint 3,5 m széles gyalogos-kerékpáros felületté bővíteni, vagy új 3,0 m széles burkolat szükséges a kerékpárosok számára, míg a jelenlegi kerékpárút gyalogos útvonalként funkcionálva.

A Göncöl utcai híd bővítése szükséges, mivel a jelenlegi keresztmetszet nem alkalmas a keresztirányú kerékpárosok biztonságos átvezetésére. Az út felújítása szerepel a BKK tervei között, azonban a híd felújítása nem. Fontos lenne a kerékpárosok elválasztása a közúti forgalomtól a főútvonal esetében.

A Göncöl utca-Béke utca közötti szakaszon jelentős kerületi fejlesztés tervezett, fővárosi forrás bevonásával (TÉR-KÖZ). Felmerült a tervezett 2 m széles kerékpárút szélesítésének szükségessége, hogy azonos szélesség jöjjön létre a tárgyi fejlesztésben meghatározottal. A fejlesztés elkészülte után a terület legfrekvenciáltabb rekreációs területévé válik ez a terület. A Hajdú utca-Hajdú köz összekötése indokolt.

A Béke utcai kereszteződésben jelzőlámpás csomópontot szükséges kialakítani, amelyben kerékpáros átvezetés mellett nem csak itt, hanem a patak északi és déli oldalán is biztosítani szükséges a gyalogosok átvezetését.

A Tahi utca mentén jelentős ingatlanfejlesztés tervezett, a közeljövőben több száz új lakás épül, így kalkulálni kell az utca forgalmának megnövekedésével. Felmerült a forgalom csökkentése miatt az egyirányúsítás lehetősége a parkolás megtartása mellett, valamint alternatívaként a jelenlegi kétirányú forgalom megtartása mellett a parkolósáv felszámolása is. A terület forgalomcsillapítása javasolt.

A Reitter Ferenc utcai kereszteződésben középsziget kialakításával – a hely rendelkezésre áll – biztosítható a biztonságos átkelés a kerékpárosok és a gyalogosok számára.

A Szent László utcánál a kerékpárút átvezetésre kerül a patak északi oldalára, így tud majd csatlakozni a XIV. kerületi szakaszhoz. Szükséges a híd jelenlegi nagykockakő burkolatának cseréje.

A Tatai úti hídon a keresztező kerékpárút jelenleg nincs átvezetve, így fontos ennek megtervezése.

Az akadálymentes járdakapcsolatok biztosítására az engedélyezési tervek készítésekor fokozott figyelmet kell fordítani.

Az emlékeztetőt összeállította: Havassy Enikő és Sztás Dániel

RÁKOS-PATAK MENTI KERÉKPÁROS ÚTVONAL KERÉKPÁRFORGALMI HÁLÓZATI TERV

XIII. kerületi szakasz

2017 február 22. munkaközi egyeztetés

Név	Képviselet szervezet	e-mail
CSÖTTÁNY KÁROLY	XIII. KER. PH.	forpiter@bp13.hu
SZABÓ É, DR. ÖÖCÉNÉ NÓRA	XIII. KERÜLETI KÖZSZOLGÁLTATÓZET.	gorgenyinora@korszolgaltato.bp13.hu
Varga Gergő	XIII. Ker. Közszeolqaltato	varga.gergo@korszolgaltato.bp13.hu
HAVASSY ENIKŐ	FÖPOLGÁRMESTERI HIV.	havassy.eniko@budapest.hu
ERDŐS ZOLTÁN	MAGYAR KERÉKPÁROSOK	zol.erdos@gmail.com
VARGA LILIÉ LÉVELTE	BKK SI T	liles.varga@bkk.hu
TÖRKÉS BALÁZS	BKK STRATÉGIA	balazs.torkes@bkk.hu
SZURM OLIVÉR	BUDAPEST KÖRÜT ÉD.	olivar.szurmi@budapestkoruszt.hu
Peló Zoltán	BTUT Kft.	pelozoltan@btut.hu
SZTÁS DÁNIEL	BTUT Kft.	sztas.daniel@btut.hu

EMLÉKEZTETŐ

VEKOP 5.3.1-15-2016-00012 Rákos-patak menti ökoturisztikai folyosó c. projekt

Kerékpárforgalmi Hálózati Terv

Egyeztetés – XIV. kerület

Időpont: 2017. február 15. 13:00

Helyszín: BFVT Kft. 1061 Budapest, Andrássy út 10.

Jelenlévők: mellékelt jelenléti ív szerint

A „Rákos-patak menti ökoturisztikai folyosó” elnevezésű VEKOP projekt kapcsán készítendő Kerékpárforgalmi Hálózati Terv (továbbiakban: KHT) véglegesítése előtt a tervezők egyeztetést kezdeményeztek az érintett kerületekkel. Az előzmények rövid bemutatását követően a tervezők ismertették a kerékpárút lehetséges nyomvonalát és kialakítási lehetőségeit, valamint az egyes szakaszokon felmerülő alternatívákat, kapcsolati igényeket. Döntést legkésőbb az engedélyezési tervek készítése során kell majd hozni. A kialakításra vonatkozó ismertetés részletezettsége, tartalma nem csak a KHT hanem az engedélyezési terv diszpozíciójának a véglegesítését is szolgálta.

Rákos-patak és környezete megvalósíthatósági tanulmány és mesterterv véleményezett anyagához képest több jelentős változás történt. A kerékpárút előzetesen meghatározott 2,5 m szélessége felülvizsgálatra került, ugyanis a patak menti kerékpárútnak egyszerre több funkciót is be kell töltenie. Ezek a városon belüli kerékpáros rekreáció, a hivatásforgalmi közlekedés és az ökoturisztikai szerep. Javasolt a 3,0 m-es szélesség a várható igények figyelembe vételével.

A projektet támogató Irányító Hatóság álláspontja szerint a 2000 egységjármű/nap értéket meg nem haladó közutak esetében nem támogatja a párhuzamos kerékpárutak létesítését. Önálló infrastruktúra ilyen esetekben a támogatásból nem építhető, a meglévő utak kerékpározhatóságának javítása azonban lehetséges.

A Tatai úttól keletre eső terület állami tulajdonban (MÁV használatban) van. A Tatai útnál lévő sorompó az illegális szemétkerakást hivatott megakadályozni a vasúti területen belül. Ezen a szakaszon szükséges a kockakő burkolat cseréje, a közvilágítás és a csapadékelvezetés biztosítása. Bizonytalan Rákosrendező jövője, azonban jelentős változás csak hosszútávon várható, így a kerékpárutat a jelenlegi adottságok alapján kell megtervezni. Az alacsony forgalmú úton vezetett nyomvonal alternatívájaként felmerül önálló kerékpárút építése 3,0 m szélességben a vasúti vágányokig.

A vasúti vágányokon szintbeni átjáró létesítéséhez a MÁV Zrt. nem járult hozzá. Különszintű keresztezésként felmerül aluljáró vagy felüljáró létesítése. A két lehetséges változat között – az előnyök-hátrányok figyelembevételével – az engedélyezési tervek készítése során kell dönten. A műtárgynak a kerékpárosok mellett a gyalogosok átvezetését is biztosítani kell, a nagyobb veszttel magasság ellenére összességében a felüljáró látszik előnyösebbnek.

A vasút és az M3 autópálya bevezető szakasza között a jelenlegi burkolat felújítása (részleges cseréje) szükséges. Az autópálya bevezető szakasz feletti hídra – 4,4 m-es szélessége megfelelő – spirál rámpákon keresztül lehet majd feljutni. Szükséges a hídkorlátok magasságának növelése.

A Rákos-patak utca Kacsóh Pongrác utcához kapcsolódó szakaszának zsákutcává alakítása, mint forgalomcsökkentési beavatkozás elvetésre került. Kacsóh Pongrác út-Erzsébet királyné útja közötti szakaszon az Ungvár utcai kereszteződésnél, a patak északi oldalán található csomópontot is be kell

vonni a jelzőlámpás forgalomirányításba. A terület tempó 30-as zónába tartozik, az Ilosvay térnél az közúti forgalom park körül vezetése mérlegelendő, ebben az esetben csak a kerékpáros forgalom közlekedne a vízfolyással párhuzamosan. A kerékpáros nyomvonalat keresztező utcáknál a csomópontok teljes területének küszöbszerű megemelése indokolt a forgalom csillapítása érdekében. A Csömöri út hoz kapcsolódó egy tömbnyi szakaszon a közösségi közlekedés továbbra is megmarad.

A Csömöri út-Szugló utca közötti szakaszon új, 3 m széles kerékpárút kialakítása javasolt, jelenleg hiányzik a gyalogos infrastruktúra. A nyomvonal a patak vonalától elhúzva épülne, annak érdekében, hogy a későbbi patakrevitalizáció helyszükséglete biztosítva legyen. Fontos, hogy ezen a területen a gyalogút elkülönüljön a kerékpárúttól. Ezen kívül a Németpróna utcai híd felújítása is javasolt.

A Termál utcaig tartó szakasz magántulajdont érint, így kérdéses a terület bővítésének lehetősége. Ugyanakkor szükség lenne a jelenlegi nyomvonal szélesítésére, itt is hiányzik a gyalogos felület.

A Termál utca után szintén új, 3 m széles kerékpárút kialakítása javasolt, jelenleg hiányzik a gyalogos infrastruktúra. a játszótér és az iskola miatt jelentős az igény.

A Kerékpárosklub véleménye szerint lehetőség szerint közös gyalogos-kerékpáros felületeket célszerű ilyen esetekben létrehozni. A gyalogosok igénye azonban a fizikailag elválasztott önálló felület.

Az Egressy út-Mogyoródi út közötti szakaszon a patak déli oldalán jelenleg is nagy kerékpáros forgalom zajlik, itt található a kerület népszerű sportpályája. Ezen a szakaszon szintén patak revitalizációt (lépcsős mederkialakítást) tervez a kerület hosszútávon, így fontos, hogy a kerékpárút a patak vonalától elhúzva valósuljon meg. A kerület két külön burkolat kialakítását támogatja: a jelenlegi nyomvonalat a gyalogosok használnák, mellette egy új széles, enyhe kanyarokkal kialakított kerékpárút létesülne. A keresztező közúti hidak jelenleg nem alkalmasak a kerékpáros közlekedés átvezetésére, szükség van megtervezésükre.

Az Egressy út vonalában, a közeli vasút alatti gyalogos átvezetés átépítés utáni felhasználásával elvben biztosítható egy XVI. kerületi kapcsolat. A Mogyoródi úton a XV-XVI. kerületek felé ténylegesen megvalósítható a vasút felszíni keresztezésével.

A Mogyoródi út és Fogarasi út között a Gvadányi utca forgalomcsillapítással – előtte az út felújítása szükséges – alkalmassá válna a biztonságos kerékpározásra, míg a jelenleg mellette futó kerékpárutat a gyalogosok használnák tovább. A Zuglói önkormányzat egy új, önálló kerékpárút építését is támogatná, a mai nyomvonalat a gyalogosoknak átadva.

A Fogarasi út-Füredi utca között húzódó szakaszon, ahol a Csertő utca főútvonali szerepet tölt be – a meglévő burkolattal párhuzamosan épülne új kerékpáros útvonal, majd a parkoló „zsákot” elérve – a patak menti helyhiány miatt – azon keresztül vezetne a nyomvonal a Füredi utcai csomópontig. Ezen a területen ki kell építeni a közvilágítást is. A Remény utcai meglévő híd felhasználásával XVI. kerületi kapcsolat biztosítható, a Füredi utcai lakótelep belső területei felé szintén szükséges kapcsolatok létesítése.

A Füredi utca keresztezésénél elképzelhető, hogy jelzőlámpás csomópont kerül kialakításra, mivel a jelenlegi középsziget nem megfelelő kialakítású a jövőben növekvő forgalom számára.. A kereszteződést elhagyva a kerékpárút a Gvadányi utcán folytatódna, ahol burkolat felújításra és nagyobb mértékű forgalomcsillapításra van szükség.

A Kerepesi útnál sugárirányú kerékpáros kapcsolat biztosított a belváros és a XVI. kerület felé. A X. kerületi átvezetés kapcsán két alternatívát – az Egyenes utcai vagy a Szentmihályi úti HÉV átvjárón

való átvezetés – javasoltak a tervezők. A jelenlévők megegyeztek abban, hogy ennek eldöntése az engedélyezési terv készítése során válik aktuálissá.

Az emlékeztetőt összeállította: Havassy Enikő és Sztás Dániel

RÁKOS-PATAK MENTI KERÉKPÁROS ÚTVONAL
KERÉKPÁRFORGALMI HÁLÓZATI TERV

XIV. kerületi szakasz

2017 február 22. munkaközi egyeztetés

Név	Képviselt szervezet	e-mail
BARANYAI ZSOLT	ZUGLÓI VÁROSGAZD- SÁG ZRT.	baranyai.zsolt@ zugloizrt.hu
MOLNÁR BERTA	MAGYAR KERÉKPÁR- KÖZÖSSÉG	molnar.berta@ kerkepárosklub.hu
HAVASSY ENIKŐ	FŐPOLGÁRMESTERI HIVATAL	havassy.eniko@ budapest.hu
ILLÉSHÁZI LŐRINC	BKK SI T3	illes.lorinc@bkk.hu
Lendvai György	Budapest Környék területi központ	gyorgy.lendvai@ budapestterulet.hu
BARTHA FERENC	BKK	bartha.ferenc@zuglo.hu
TÖKES BALÁZS	BKK STRATÉGIA	tolcs.balazs@bkk.hu
Reb Zoltán	BTUT Kft.	rebozoltan@bftut.hu
SZTÁS DÁNIEL	BTUT Kft.	sztas.daniel@ bftut.hu

EMLÉKEZTETŐ

VEKOP 5.3.1-15-2016-00012 Rákospatak menti ökoturisztikai folyosó c. projekt

Kerékpárforgalmi Hálózati Terv

Egyeztetés – X. kerület

Időpont: 2017. február 15. 08:30

Helyszín: BFVT Kft. 1061 Budapest, Andrássy út 10.

Jelenlévők: mellékelt jelenléti ív szerint

A „Rákos-patak menti ökoturisztikai folyosó” elnevezésű VEKOP projekt kapcsán készítendő Kerékpárforgalmi Hálózati Terv (továbbiakban: KHT) véglegesítése előtt a tervezők egyeztetést kezdeményeztek az érintett kerületekkel. Az előzmények rövid bemutatását követően a tervezők ismertették a kerékpárút lehetséges nyomvonalát és kialakítási lehetőségeit, valamint az egyes szakaszokon felmerülő alternatívákat, kapcsolati igényeket. Döntést legkésőbb az engedélyezési tervek készítése során kell majd hozni. A kialakításra vonatkozó ismertetés részletezettsége, tartalma nem csak a KHT hanem az engedélyezési terv diszpozíciójának a véglegesítését is szolgálta.

Rákos-patak és környezete megvalósíthatósági tanulmány és mesterterv véleményezett anyagához képest több jelentős változás történt. A kerékpárút előzetesen meghatározott 2,5 m szélessége felülvizsgálatra került, ugyanis a patak menti kerékpárútnak egyszerre több funkciót is be kell töltenie. Ezek a városon belüli kerékpáros rekreáció, a hivatásforgalmi közlekedés, és az ökoturisztikai szerep. Javasolt a 3,0 m-es szélesség a várható igények figyelembe vételével.

A projektet támogató Irányító Hatóság álláspontja szerint a 2000 egységjármű/nap értéket meg nem haladó közutak esetében nem támogatja a párhuzamos kerékpárutak létesítését. Önálló infrastruktúra ilyen esetekben a támogatásból nem építhető, a meglévő utak kerékpározhatóságának javítása azonban lehetséges.

A XIV. kerületből a X. kerületbe történő átvezetésre (amely a Kerepesi út és a hév keresztezése miatt jelentős nehézséget okoz) két alternatíva merült fel.

Az egyik változat szerint a kerékpáros útvonal a XIV. kerületben az Ond vezér utcai meglévő gyalogos-kerékpáros hídon a patak északi oldalára, az ott lévő Gvadányi utcai útpályára kerül. Ennek szinte teljes forgalom csillapítása a közeli vasúti fejlesztés kapcsán megteremtődik, mert a Ciráki utca vonalban a gépjármű forgalom megszűnik. A nyomvonal a XVI. kerületi Egyenes utca – Pogány utcai jelzőlámpás forgalomirányítású csomópontban keresztezve a hév-et és a Kerepesi utat, a jelenleg is tempó 30-as zónába tartozó a Pogány utca-Juhász utca- Pilisi utca vonalon kerül kijelölésre, a Váltó utca vonalában tervezett hídon éri el a vízfolyás déli oldalát.

A másik változat szerint a patak keleti oldalán maradván, a Zalán utca-Ötvenes utca vonalán kerül elérésre a Szentmihályi-Keresztúri út jelzőlámpás forgalomirányítású csomópont. A csomópont keleti oldalán kialakítható a kerékpárosok számára a hév és az osztott pályás Kerepesi út keresztezése a csomópont részleges átépítésével. A meglévő Keresztúri úti kerékpárúttal az összeköttetés biztosítható. A nyomvonal a Malomárok utca-Havas utca-név nélküli, de ki nem épített közterületen éri el a Heves utcát, ahol irányhelyes kerékpáros infrastruktúrát kiépítve lehet eljutni a patak déli oldalához. Az érintett X. kerületi utcák tempó 30-as zónába soroltak jelenleg is.

A résztvevők megegyeztek abban, hogy mindkét alternatíva megtervezésre kerülhet az engedélyezési tervben. A költségek ismeretében könnyebben lehet majd dönteni az alternatívák közül.

A Kőbányai Önkormányzat megbízásából készül – egy másik VEKOP projektet alkotva – *Budapest X. kerület Kerékpárforgalmi Konceptióterve (kerékpárforgalmi Hálózati Terv)*, amelynek egyik célja a főváros kerékpáros elemek kerületen belüli összeköttetése. A terv a Váltó utca vonalát a hálózat részeként kezeli.

Csak hosszútávon lehet számolni az M2-es metró és a Gödöllő-Csömöri hév összekötése részeként azzal az elképzeléssel, hogy az érintett szakaszon felszín alá kerül a nyomvonal és itt ágazik ki a rákoskeresztúri szárnyvonal.

A KHT része a forgalomcsillapításra tett javaslatok megfogalmazása is, amelyek részletesen az engedélyezési tervek készítése során kerülnek kidolgozásra.

A Rákos-patak menti kerékpáros útvonal X. kerületi szakaszán a Váltó utcánál megváltozik a vízfolyás menti területek karaktere, egyre inkább a természetközeli területek dominálnak, így megfontolandó, hogy ezen a szakaszon ne épüljön szilárd burkolat (pl. stabilizált talaj és a közvilágítás legfeljebb alacsony fénypontú oszlopokkal valósuljon meg. A lakóterületek messze találhatóak, így nem szükséges fenntartani folyamatos közvilágítást, mivel a közbiztonságot ez nem erősíti, illetve a védett terület élőlényeit zavarja. Ezzel párhuzamosan fontos megemlíteni, hogy a nem szilárd burkolattal rendelkező kerékpárút fenntartási költségei jóval magasabbak, mint az aszfaltburkolatú uté.

Amennyiben nem szilárd burkolattal épül ki a patak menti útvonal – amely nem biztos, hogy az év minden napján használható – érdemes a Keresztúri út vagy a Pesti határút vonalán alternatív nyomvonalat biztosítani a hivatásforgalmi kerékpározás miatt. Kapcsolatot – a szakasz elején lévő Váltó utca és a végén lévő Határhalom utca között – a Tűzok utcánál célszerű biztosítani.

Tisztázni kell, hogy az fenntartásban érdekelt szereplőknél milyen járműigény merül fel, tehát milyen terhelésre szükséges méretezni a kerékpárutat. A jelenlévők megegyeztek abban, hogy mindenképpen szükséges a 3 m-es szélesség biztosítása. A kerékpárutat kismértékű gyalogos forgalom is terhelheti.

Az érintett kőbányai szakaszon a patak helyzete rendezetlen, sokszor magántulajdonban lévő telkeken helyezkedik el a meder. Minél hamarabb szükséges a geodéziai felmérés és szabályozási terv elkészítése, amelyben a koordináló szerepet előreláthatólag a Főváros látná el a kerületekkel történő megállapodás keretében. Az előzetes becslések alapján a kerékpárút helyzetének tisztázásához mintegy 20 m-es közterületi sáv felmérésére van szükség.

A Budapest-Hatvan vasútvonalból kiágazó, megmaradó iparvágányt szintben fogja keresztezni a kerékpárút. A Határhalom utcánál javasolt kapcsolat biztosítása az Akadémia telep területe felé, a vasúti keresztezés kerékpáros barát átalakításával.

Az emlékeztetőt összeállította: Havassy Enikő és Sztás Dániel

RÁKOS-PATAK MENTI KERÉKPÁROS ÚTVONAL
KERÉKPÁRFORGALMI HÁLÓZATI TERV

X. kerületi szakasz

2017 február 22. munkaközi egyeztetés

Név	Képviselt szervezet	e-mail
Moxsár Ágnes	X. Polg. Hiv.	moxsar.agnes@kcsanya.hu
Lendvai György	Budapesti Községi Hiv.	gyorgy.lendvai@budapesti.hu
Regedűs Viktória	X. Polg. Hiv. Főp. Hiv.	regedus.viktoria@csobor.hu
Havassy Endre	Főpolgármesteri Hiv.	havassy.endre@budapest.hu
Varga László	BKK SZIT	laszlo.varga@bkk.hu
Tócsa Zoltán	BKK STRATÉGIA	zoltan.toca@bkk.hu
Peto Zoltan	BFTU Kft	petozoltan@bftu.hu
Sztas Daniel	BFTU Kft	stas.daniel@bftu.hu

EMLÉKEZTETŐ

VEKOP 5.3.1-15-2016-00012 Rákos-patak menti ökoturisztikai folyosó c. projekt

Kerékpárforgalmi Hálózati Terv

Egyeztetés – XVII. kerület

Időpont: 2017. február 17. 11:30

Helyszín: BFVT Kft. 1061 Budapest, Andrásy út 10.

Jelenlévők: mellékelt jelenléti ív szerint

A „Rákos-patak menti ökoturisztikai folyosó” elnevezésű VEKOP projekt kapcsán készítendő Kerékpárforgalmi Hálózati Terv (továbbiakban: KHT) véglegesítése előtt a tervezők egyeztetést kezdeményeztek az érintett kerületekkel. Az előzmények rövid bemutatását követően a tervezők ismertették a kerékpárút lehetséges nyomvonalát és kialakítási lehetőségeit, valamint az egyes szakaszokon felmerülő alternatívákat, kapcsolati igényeket. Döntést legkésőbb az engedélyezési tervek készítése során kell majd hozni. A kialakításra vonatkozó ismertetés részletezettsége, tartalma nem csak a KHT hanem az engedélyezési terv diszpozíciójának a véglegesítését is szolgálta. *Rákos-patak és környezete megvalósíthatósági tanulmány és mesterterv* véleményezett anyagához képest több jelentős változás történt. A kerékpárút előzetesen meghatározott 2,5 m szélessége felülvizsgálatra került, ugyanis a patak menti kerékpárútnak egyszerre több funkciót is be kell töltenie. Ezek a városon belüli kerékpáros rekreáció, a hivatásforgalmi közlekedés, és az ökoturisztikai szerep. Javasolt a 3,0 m-es szélesség a várható igények figyelembe vételével.

A tervezett kerékpárút a patak déli oldalán érkezik a kerületbe Kőbánya felől, ugyanis az északi oldalon értékes természetközeli területek találhatóak. A Határmalom utcától keletre új pálya létesül – a távlati igények figyelembe vételével – 3,0 méter szélességben.

A keresztező vasútvonal közeljövőben történő fejlesztése nem érinti a patak feletti műtárgyat, annak jelenlegi 2,5 m-es úrszelvénye nem változik. A műtárgyhoz közel szükség lehet a patakmeder fenntartását szolgáló munkagépek megfordulási lehetőségét biztosítani.

A vasúti keresztezést az időszakos elöntések esetén a tervezett Vidor utca-Cinkotai út vonalon (a Vidor utcán jelenleg nem tervezett kerékpáros infrastruktúra) vagy a Határhalmos utca-Pesti út-Cinkotai úton lehet kikerülni.

A tervezők a természetközeli területek közelsége miatt felvetették ezen a szakaszon – hasonlóan a X. kerületi szakaszhoz – a nem szilárd burkolat kialakítását (stabilizált talaj, Kavics-Fix burkolat), valamint a természetbarát közvilágítás alternatíváit (szegélyvilágítás, alacsony fénypontú világítás, automatizált világítás). Az FCSM fenntartáshoz szükséges gépei miatt mindenképpen megerősített pályaszerkezetre van szükség. A döntést várhatóan befolyásolja majd, hogy bármilyen nem szilárd burkolattal rendelkező kerékpárút nagyobb fenntartási költséggel bír, mint egy aszfaltburkolat.

A vasútvonal és a Cinkotai út közötti szakaszon a patak déli oldalán, 3 m szélességben épülne új kerékpárút és közvilágítás. A kerület képviselői a nem szilárd burkolat alkalmazását, mint alternatívát legfeljebb a Csékút utcáig tartják megfontolásra alkalmas javaslatnak. Ezen a területen telekalakítási problémák adódhatnak, így szabályozási terv készítésére van szükség.

A Csékút utcánál felmerül a kerékpárút összekapcsolása a Pesti úti nyomvonallal, a hálózati kapcsolatok biztosítása miatt.

A patak északi oldalán szempont a horgásztó megközelítésének lehetősége, ugyanis a nemrég elkészült *Rákos-patak és környezete megvalósíthatósági tanulmány és mesterterv* (későbbiekben MT) a tó revitalizációját (a vizes élőhelyeket biztosító, horgászatot megengedő hasznosítást) javasolja. A tó megközelítése – ahol a nagy közönség forgalom nem kívánatos – a Cinkotai út felől tervezett, tehát a Rákos-patak menti nyomvonal hálózati kapcsolatrendszerétől független.

A Cinkotai út – Czeplédi Mihály utca között húzódó szakaszon a déli oldalon néhány éve egy sikeres európai uniós pályázat eredményeként megvalósult a kerékpárút. A jelentős használói igények miatt azonban egyre inkább a gyalogosok és a kerékpárosok közötti konfliktusokkal terhelt a szakasz. A kerület szándéka, hogy ezen a szakaszon az északi oldalon is épüljön ki kerékpárút 3 m szélességben, ugyanis kisajátítások miatt nem mindenhol lehet megoldani a déli oldalon vezető kerékpárút bővítését. A kerület megvizsgálja, hogy a korábbi uniós pályázat nem zárja-e ki a párhuzamos útvonal támogatásának lehetőségét. A tervezők felhívták a figyelmet, hogy az északi oldalon védelemre javasolt természeti területek húzódnak, így nem javasolt a teljes hosszon az északi oldalon vezetett kerékpárút kiépítése. Ezen felül a kétoldali kerékpáros és gyalogosút kialakítása korlátozza a későbbi patakrevitalizáció lehetőségeit. Továbbá fontos megvizsgálni a kerékpárosok és gyalogosok igényein túl a lovasok, a kutyasétáltatók és a futók szempontjait is.

A jelenlevők megállapodtak abban, hogy a legproblémásabb a Cinkotai út és a Ferihegyi út közötti szakasz, ugyanis a lakóterületek közelsége és intenzitása miatt itt várható a legnagyobb forgalom. Az engedélyezési terv készítése során meg kell vizsgálni, hogy lehetséges-e a déli oldalon egy új, 3,0 m széles önálló kerékpárutat létesíteni vagy hol valósítható meg a jelenlegi burkolat szélesítése 5,0 m-es gyalogos-kerékpárúttá. Amennyiben a déli oldalon nem áll rendelkezésre megfelelő szélességű terület akkor szükséges az északi oldalon vezetni a 3,0 m széles kerékpárutat. A szakaszon számolni kell kisajátítással, ami további befolyásoló tényező lehet az útvonal kijelölésénél.

A Cinkotai útnál a közúti híd keresztmetszete nem alkalmas a keresztirányú kerékpárosok átvezetésére, a NIF vasúti fejlesztéséhez kapcsolódó beruházás szerint itt külön kerékpáros híd oldaná meg az átjutást. A kereszteződésnél jelzőlámpás csomópontot is szükséges kialakítani.

A Ferihegyi úti Rákos-patak híd felújítási tervvel rendelkezik, amely alapján biztosítja az úttest mindkét oldalán a kerékpáros közlekedési átvezetését.. Fontos a keresztirányú kapcsolatok biztosítása, a KHT-nek meg kell vizsgálnia a Pesti útig kiterjedő szakaszt is.

A Kaszáló utcánál sportcsarnok épül a közeljövőben, ezen a szakaszon is szükség lenne a kerékpárút bekötésére. Az MT tartalmazza az ide vezető gyalogos hidat.

A Szabadság sugárút kisebb keresztirányú forgalommal bír, azonban fontos megvizsgálni a vasútállomás felé irányuló kapcsolatot is. Az MT-ben a környéken tervezett tó átereszes megoldással kerülne kialakításra, így praktikus lenne ezen a szakaszon is a déli oldalon vezetni a kerékpárutat.

A Czeplédi Mihály úttól keletre a déli oldalon vezetne a kerékpárút 3 m szélességben. Mivel az út közelében értékes természeti (vizenyős) területek találhatóak, újra felmerült a burkolat és a közvilágítás megválasztásának kérdése. A külterületi jellegű szakaszokon a tervezők a közvilágítást nem tartják indokoltnak. A vizes területek és a patak meder kapcsolat várhatóan átereszek beépítésével biztosítható.

A turisztikai, a rekreációs és a napi használatnak megfelelően a pihenőhelyek is kialakításra kerülnek. Ezen pihenőpontok sűrűsége és kínálata (vízvételi lehetőség, wc...stb.) a későbbiekben kerül meghatározásra.

Az emlékeztetőt összeállította: Havassy Enikő és Sztás Dániel

**RÁKOS-PATAK MENTI KERÉKPÁROS ÚTVONAL
KERÉKPÁRFORGALMI HÁLÓZATI TERV**

XVII. kerületi szakasz

2017 február 22. munkaközi egyeztetés

Név	Képviselt szervezet	e-mail
Kozma Eszter	Budapesti Közlekedési Tervező és Tervezői Ig.	eszter.kozma@ budapesti.kozlekedes.hu
ERDŐS ZOLTÁN	MAGYAR KERÉKPÁROS KLUB	zoltan.erdos@ gmail.com
CSATARI NORBERT	XVII. KER. ÖNK.	Csatar.Norbert@ rakosmentek.hu
Rempel Tamás	Bp. XVII. ker. Önk.	rempe.tamas@ rakosmentek.hu
DR. BAKOS ANDRÁS	Bp. XVII. ker. Önk.	bakos.andras@ rakosmentek.hu
HAVASSY ENIKŐ	PÉPAZSÓTERESEI HATÁR	havassy.eniko@ budapest.hu
GARAY MÁRTON	-11-	garay.marton@ budapest.hu
TÓKES BALÁZS	BKK STRATÉGIA	tolacs.tokes@bkk.hu
TATAI ZSOMBOR	BFVT Kft	tatai@bfvt.hu
BOLBERITZ HENRIK	XVII. KER. ÖNKÖRM.	bolberitz.henrik@rakosmentek.hu
KOZÁK BALÁZS	MAGYAR KERÉKPÁROS KLUB	balazs.kozak@gmail.com
PELÓ ZOLTÁN	BFVT Kft	pelozoltan@bfvt.hu
SZTÁS DÁNIEL	BFVT Kft.	sztas.daniel@bfvt.hu

9. A PROJEKT MŰSZAKI TARTALMA

Ker.	Szakasz száma MT szerint	Szakaszhatárok	Patak menti kerékpáros útvonal (jelleg, szélesség, burkolat)	Sétány, gyalogos felület (jelleg, szélesség, burkolat)	Forgalmi csomópont, jelzőlámpa	Műtárgy	Keresztező, kapcsolódó kerékpárforgalmi irányok, azok tervezési határai	Környezetrendezés (pl. zöldfelületi tervezés) határai	Közvilágítás	Figyelembe veendő, kapcsolódó projekt
		Általános elvárások	Az úttesttől külön felületen tervezett kerékpárforgalmi létesítmény szélessége mindenütt érje el a 3 m-t, ami csak a kerékpárforgalomhoz szükséges méret. Ezen felül szükséges a gyalogos funkciókhoz burkolat tervezése, melynek mérete az adott szakasz sajátosságaihoz, funkcióihoz igazodik. Gépjárműforgalommal közös felület esetén annak szükség szerinti forgalomcsillapítása, felújítása, vízelvezetés javítása tervezendő. A kerékpárforgalmi felület burkolata alapesetben aszfalt. A természetközeli szakaszokon külön egyeztetések alapján eldöntendő speciális, nem szilárd (pl. stabilizált, makadám...) felület tervezendő. Erre különböző alternatívák nemzetközi és hazai gyakorlatát be kell mutatni.	A városias beépítéssel kísért ill. meglevő helyi rekreációs funkciójú szakaszokon szükséges a többlet gyalogos felület létesítése. Ennek megoldása (osztott, osztatlan, fizikailag elválasztott) az adott szakasz sajátosságai szerint alakítandó. Az építéssel érintett területen az akadálymentes gyalogos kapcsolatokat ki kell alakítani a környező gyalogjárdákkal, sétányokkal, a meglevő gyalogos átkelések akadálymentesítendőik. Szükség esetén kijelölt gyalogos átkelőhelyek létesítendőik vagy módosítandók. A burkolt felületek tervezésénél a patak északi partján kialakult lovagló útvonalat is figyelembe kell venni.	Valamennyi jelzőlámpás csomópont felülvizsgálandó a közbesző idők, kerékpáros kanyarodó mozgások segítése miatt. A jelenleg nem lámpázott, kereszteződések esetében szükség szerint vizsgálandó és tervezendő a jelzőlámpázás, illetve a biztonságot növelő más típusú átalakítás. A csomópontokban a patak menti gyalogos átkelést is segíteni kell Amennyiben a patak túloldalán is számolni kell gyalogos ill. kerékpáros közlekedéssel, akkor azon az oldalon is segíteni kell az átkelést.	Valamennyi meglevő patakhíd esetében a kerékpárforgalmat segítő fejlesztést kell tervezni.	Alapesetben a Rákos-patak menti kerékpáros útvonalat keresztező (vagy azt megközelítő) valamennyi közúttal a minden irányú szabályos kerékpáros kapcsolatot ki kell alakítani, a kanyarodó mozgásokat segítő megoldásokkal. Egyirányú utca esetén a kétirányú kerékpározás tervezendő legalább az első keresztutcáig mindkét irányban.	Általában a kerékpáros (gyalogos) felület és a patakmeder között, valamint, ha van azonos oldalon közúti burkolat, akkor annak széléig illetve az ingatlan határáig	A teljes hosszon feladat a közvilágítás felülvizsgálata, a szükséges szakaszokon megtervezése. A természetközeli szakaszokon speciális megoldás vagy a mesterséges világítás elhagyása lehetséges, egyeztetésektől függően.	
13	1a	Duna - Cserhalom u.	Északi oldal, Elválasztott gyalogos és kerékpáros felület, vagy gépjárművekkel vegyes használatú felület forgalomcsillapítással	Szükséges, északi oldalon	Az "Általános elvárások" szerint	Az "Általános elvárások" szerint	Épülő új gyalogos-kerékpáros híd.	Az "Általános elvárások" szerint	Az "Általános elvárások" szerint	Tervezett új lakóházat megközelítő út terve

13	1b	Cserhalom u. - Váci út	Északi oldal, Elválasztott gyalogos és kerékpáros felület, vagy gépjárművekkel vegyes használatú felület forgalomcsillapítással	Szükséges, északi és déli oldalon is	Váci út (szabályos kerékpáros átkelések)	Jelenlegi rámpa átalakítása	Patak déli oldalán Váci út szervízútjához kapcsolat.	Az "Általános elvárások" szerint	Az "Általános elvárások" szerint	
13	2	Váci út-Madarász u.	Déli oldal	Szükséges,	Az "Általános elvárások" szerint	Az "Általános elvárások" szerint	Lomb u. : patak két oldala közötti kapcsolat	ingatlan határa	Az "Általános elvárások" szerint	
13	3	Madarász u.- Göncöl u.	Déli oldal Vizsgálandó a lőtérhez vezető gépjárműforgalmi felület használata is	Szükséges,	Göncöl u.	Az "Általános elvárások" szerint	Röppentyű u. - Göncöl u. (meglevő kerékpársávok). Az utcák felújítása más projektben tervezett. Patakhídon szabályos, irányhelyes kerékpáros átkelés megtervezendő (meglevő híd átalakítása)	Az "Általános elvárások" szerint	Az "Általános elvárások" szerint	
13	4	Göncöl u. - Béke u.	Déli oldal, más projekt keretében készül a terve, egyeztetés szükséges (LéptékTerv)	Déli oldal, más projekt keretében készül a terve, egyeztetés szükséges (LéptékTerv)	Béke út csomópont átalakítás: jelzőlámpás vagy középszigetes megoldás	Göncöl u. híd: Meglevő híd átalakítása és /vagy új gyalogos-kerékpáros híd	Hajdú u. - Hajdú köz összekötés (LéptékTerv által tervezett projekt területéhez kapcsolódóan	Az "Általános elvárások" szerint	Az "Általános elvárások" szerint	Göncöl u. Röppentyű u. felújítás
13	5	Béke út - Jász u.	Déli oldal. Úttesten erős forgalomcsillapítás vagy úttest szűkítésével elválasztott kerékpárút. Úttest teljes keresztmetszete, forgalmi rendje felülvizsgálandó. Béke út - Zsinór u. - Tatai út - Rákospatak által határolt terület forgalmi rendje felülvizsgálandó	Szükséges	Az "Általános elvárások" szerint	Az "Általános elvárások" szerint	Az "Általános elvárások" szerint	Az "Általános elvárások" szerint	Az "Általános elvárások" szerint	
13	6	Jász u. - Reitter F. u.	Déli oldal. Úttesten erős forgalomcsillapítás vagy úttest szűkítésével elválasztott kerékpárút. Úttest teljes keresztmetszete, forgalmi rendje felülvizsgálandó. Béke út - Zsinór u. - Tatai út - Rákospatak által határolt terület forgalmi rendje felülvizsgálandó	Szükséges	Az "Általános elvárások" szerint	Az "Általános elvárások" szerint	Jász utca kétirányú kerékpáros forgalomra tervezése	Az "Általános elvárások" szerint	Az "Általános elvárások" szerint	

13	7a	Reitter F. u. - Szt László u.	Déli oldal. Úttesten erős forgalomcsillapítás vagy úttest szűkítésével elválasztott kerékpárút. Úttest teljes keresztmetszete, forgalmi rendje felülvizsgálandó. Béke út - Zsinór u. - Tatai út - Rákos-patak által határolt terület forgalmi rendje felülvizsgálandó	Szükséges	Reitter F. u csomópont átépítése pl. középszigettel (későbbi kerékpársávot figyelembe véve)	Szt László utcai híd burkolatának és forgalmi rendjének átalakítása, a szükségessé váló egyéb műtárgytervezési feladatokkal együtt	Szt László utca kétirányú kp forgalomra tervezése Tahí u. és Kámfor u. között	Az "Általános elvárások" szerint	Az "Általános elvárások" szerint	
13	7b	Szt László u. - Tatai út	Mindkét oldal (Tatai úti kapcsolatok miatt) Rákos-patak menti útvonal átvezetése a Szt. László utcai hídon	Szükséges	Tatai út	Tatai úti híd burkolatának és forgalmi rendjének átalakítása, kerékpárút átvezetése	Tatai úti kerékpárút átvezetése a hídon, ehhez szükséges kapcsolódó építések és jelzések	Az "Általános elvárások" szerint	Az "Általános elvárások" szerint	
14	8a	Tatai út - vasúti műtárgy	Északi oldal. Átépített (forgalomcsillapított) úttest használata vagy elválasztott kerékpárút	Szükséges	Az "Általános elvárások" szerint	Az "Általános elvárások" szerint	Az "Általános elvárások" szerint	Ingatlan határáig. MÁV területen a készülő szabályozás szerinti határig vagy közterületalakítás nélkül a gyalogos/kerékpáros felület működéséhez szükséges közvetlen környezetéig	Az "Általános elvárások" szerint	
14	8b	Vasúti keresztezés műtárgya	Gyalogos forgalmat is bonyolító felüljáró	Szükséges	Az "Általános elvárások" szerint	Gyalogos forgalmat is bonyolító felüljáró, és annak rámpái	–	Az "Általános elvárások" szerint	Az "Általános elvárások" szerint	
14	8c	Vasúti műtárgy - M3 felüljáró	Úttest használata	Szükséges	Az "Általános elvárások" szerint	Az "Általános elvárások" szerint	Komáromi út	Ingatlan határáig	Az "Általános elvárások" szerint	
14	9a	M3 felüljáró	Kerékpározható rámpák tervezése	Jelenlegi	Az "Általános elvárások" szerint	Kerékpározható rámpák, korlátmagasság emelése	–	Az "Általános elvárások" szerint	Az "Általános elvárások" szerint	
14	9b	M3 felüljáró - Csömöri út	Fokozott forgalomcsillapítás, pl. kereszteződések megemelése; Czobor - Kerékgyártó között átmenő gépjárműforgalom kizárása.		Ungvár u keresztezése Erzébet kné út keresztezése	Az "Általános elvárások" szerint	Csömöri út - Mundo központ	Az "Általános elvárások" szerint	Az "Általános elvárások" szerint	

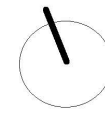
14	10	Csömöri út - Szugló u.	Meglevő nyomvonalon	szükséges	Szugló u. kersztezése	Az "Általános elvárások" szerint	Németpróna utcához; Meglevő, felújításra tervezett gyalogos-kerékpáros hídhöz, és onnan Szugló utcai csomóponthoz	Az "Általános elvárások" szerint	Az "Általános elvárások" szerint	Németpróna utca vonalában levő gyalogos-kerékpáros híd felújítása
14	11	Szugló u. - Egressy út	Meglevő nyomvonalon, szabályozási tervi megoldástól függő esetleges bővítés.	szükséges; Szugló u. és Termál u. között a bal parton is, legalább gyalogos felület.	Egressy út	Az "Általános elvárások" szerint	Szugló - Vezér utcai szervízúttal kapcsolat; Egressy út: Vezér u - Miskolci u. Lakóparkon átvezető belső utak	Az "Általános elvárások" szerint	Az "Általános elvárások" szerint	
14	12	Egressy út - Mogyoródi út	Déli oldal	szükséges	Mogyoródi út	Az "Általános elvárások" szerint	Mogyoródi út Vezér út - vasút (Vezseny u.)?	Az "Általános elvárások" szerint	Az "Általános elvárások" szerint	Lakópark, ingatlanfejlesztés (Egressy úti híd felújítása?)
14	13a	Mogyoródi út - Fogarasi út u.	Forgalomcsillapítandó utca (Gvadányi) vagy meglevő nyomvonalon (gyalog- és kerékpárút)	szükséges	Fogarasi út	Remény u. végén rámpa a vasúti átjáróhoz	Fogarasi út (felújítási terv kezeli) Remény u: vasút - Szentmihályi u. Zsálya u. Újváros park	Az "Általános elvárások" szerint	Az "Általános elvárások" szerint	Fogarasi út felújítása; XVI. Ker. VEKOP projekt
14	13b	Fogarasi út- Füredi út	Déli oldal	Az "Általános elvárások" szerint	Füredi út	Az "Általános elvárások" szerint	Az "Általános elvárások" szerint	Az "Általános elvárások" szerint	Az "Általános elvárások" szerint	
14	13c	Füredi út- Ond vezér úti híd	Déli oldal : Forgalomcsillapítandó úttest vagy külön felület	szükséges	Az "Általános elvárások" szerint	Az "Általános elvárások" szerint	Az "Általános elvárások" szerint	Az "Általános elvárások" szerint	Az "Általános elvárások" szerint	
14-16	14	Ond vezér úti híd - Kerepesi út	Északi és déli parti vonalvezetés és kapcsolatrendszer is tervezendő.Északi oldal: Patak mentén (Gvadányi u.) forgalomcsillapítandó úttest vagy külön épített felület. Vasút alatt meglevő helyen átvezetés (vasúti megálló tervével egyeztetve). HÉV és Kerepesi út keresztezése: Egyenes utcánál.Déli oldal: Meglevő nyomvonal (Zalán u. - Ötvenes u. - Kerepesi út) ;Kerepesi út keresztezése Szentmihályi útnál.	Az "Általános elvárások" szerint	Egyenes u. - Kerepesi út - Pogány u. Egyenes utcai HÉV keresztezés felülvizsgálata, szélesítése>Szentmihályi útnál HÉV és Kerepesi út keresztezése kerékpárral.	Az "Általános elvárások" szerint	Északi és déli oldalon is kell kerékpáros kapcsolat; Kerepesi út-Keresztúri út csomópontban kerékpáros átvezetés;Kapcsolat a Keresztúri úti és Kerepesi úti meglevő kerékpárutakkal	Az "Általános elvárások" szerint	Az "Általános elvárások" szerint	

10	15a	Kerepesi út - Juhász u..	Jobb part: Pogány u. - Juhász u. forgalomcsillapítandó utcák Pogány u. kerepesi úthoz közeli szakaszán speciális megoldás a csomóponttal összhangban (pl. egyoldali kerékpárút) Bal part: Kerepesi út-Malomárok u. - Halas u. - Vízkerék u. - Méhes u. nyomvonalon a patakpartig	Az "Általános elvárások" szerint	Az "Általános elvárások" szerint	Juhász u. - Halas u. vonalában a patakon keresztül gyalogos-kerékpáros híd, valamint a vasúti töltésben gyalogos-kerékpáros átjáró	Keresztúri út - Heves u. ; Juhász u. - Halas u.	Az "Általános elvárások" szerint	Az "Általános elvárások" szerint	
10	15b	Juhász u. - Váltó u.	Jobb part: Pilisi u. (forgalomcsillapítandó u.) Bal part: Patak partján	Az "Általános elvárások" szerint	Az "Általános elvárások" szerint	Rákos-patak mellékágot keresztező műtárgy	Váltó utcai gyalogos híd átépítése vagy új híd tervezése kerékpáros és gyalogos forgalomra	Az "Általános elvárások" szerint	Az "Általános elvárások" szerint	
10	16	Váltó u. - Főkert bevezető út	Déli odal Burkolat külön egyeztetendő	Osztatlan gyalogos-kerékpáros felület	Az "Általános elvárások" szerint	Az "Általános elvárások" szerint	X. kerületi projektben tervezett útvonal és területi beavatkozás	Az "Általános elvárások" szerint	Létesítés / elhagyás /speciális megoldás az egyeztetések függvényében	
10	17a	Főkert bevezető út - Határmalom u.	Déli odal Burkolat külön egyeztetendő	Osztatlan gyalogos-kerékpáros felület	Az "Általános elvárások" szerint	Iparvágány keresztezése a felszínen	Lovasvölgyi u. , Túzok u. Földutak: sárrázó, táblázás; Határmalom u. : Forrásmajori dűlőtől Pesti útig Vasúti átkelő kerékprosbart átalakítása (labirint)	Az "Általános elvárások" szerint	Létesítés / elhagyás /speciális megoldás az egyeztetések függvényében	Keresztúri út-Cinkotai út közötti új átkötő út (Vidor u.) terve
17	17b	Határmalom u. - Csékút u.	Déli odal Burkolat külön egyeztetendő	Osztatlan gyalogos-kerékpáros felület	Az "Általános elvárások" szerint	80a vasút keresztezése a patak szelvényében; A keresztezéssel összefüggésben, az annak közelében levő bukó műtárgy, átépítése, áthelyezése vagy elbontása, illetve vízagy átépítése.	Csékút utca: Pesti útig	Az "Általános elvárások" szerint	Létesítés / elhagyás /speciális megoldás az egyeztetések függvényében	

17	18	Csékút u. - Cinkotai út	Déli odal	Szükséges	Cinkotai út keresztezése Pesti út- Cinkotai út csomóponton átvezetés	Az "Általános elvárások" szerint	Cinkotai út: Pesti útig + csomóponton átvezetés	Az "Általános elvárások" szerint	Az "Általános elvárások" szerint	80a vasút korszerűsítése (felüljáró és kapcsolódó)
17	19	Cinkotai út - Ferihegyi út	Meglevő felület kapacitásbővítése szükséges; Déli oldalon többlet felület építése vagy északi oldalon további gyalogos/kerékpáros felület létesítése	Meglevő felület kapacitásbővítése szükséges; Déli oldalon többlet felület építése vagy északi oldalon további gyalogos/kerékpáros felület létesítése	Ferihegyi út keresztezése	Az "Általános elvárások" szerint	Sprtcarnok kapcsolat; Ferihegyi út: Vasút - Pesti út között kerékpárforgalmi létesítmény tervezése a jelenlegi útkeresztmetszeti elemek szükség szerinti áttervezésével (Teljes keresztmetszet tervezése); Lakótelepi kapcsolatok	Az "Általános elvárások" szerint	Az "Általános elvárások" szerint	Spotcsarnok
17	20	Ferihegyi út - Szabadság sugárút	Déli odal, kapacitásbővítés	Déli odal, kapacitásbővítés	Szabadság sugárút	Az "Általános elvárások" szerint	Szabadság sugárút: Vasút - Péceli út között	Az "Általános elvárások" szerint	Az "Általános elvárások" szerint	Ferihegyi úti kerékpáros útvonal; 80a vasút korszerűsítése
17	21	Szabadság sugárút - Czeplédi Mihály u.	Déli odal, kapacitásbővítés	Déli odal, kapacitásbővítés	Szabadság sugárút keresztezés	Az "Általános elvárások" szerint	Czeplédi M. u. : Vasúti átjáró - Péceli út között	Az "Általános elvárások" szerint	Az "Általános elvárások" szerint	Naplás úti kerékpáros útvonal; 80a vasút korszerűsítése
17	22	Czeplédi Mihály u. - városhatár	Déli odal Helyenként vízenyős terület, burkolat külön egyeztetendő.	Osztatlan gyalogos- kerékpáros felület	Czeplédi M. keresztezés	Az "Általános elvárások" szerint	Felsőrétdűlő u. : Battonya utcáig	Az "Általános elvárások" szerint	Létesítés / elhagyás /speciális megoldás az egyeztetések függvényében	Rákos-patak menti kerékpáros útvonal péceli szakasza; 80a vasút korszerűsítése

KERÉKPÁRFORGALMI HÁLÓZATI TERV

Vizsgálat



M= 1:20 000

- Meglévő kerékpáros infrastruktúra nyomvonala (megfelelő állapot)
- Meglévő kerékpáros infrastruktúra nyomvonala (keresztmetszeti hiányosságok)
- Meglévő kerékpáros infrastruktúra nyomvonala (úttesten vezetve)
- Meglévő kerékpáros infrastruktúra nyomvonala (nem megfelelő kialakítás)
- Hiányzó kerékpáros infrastruktúra nyomvonala
- Meglévő keresztező kerékpáros infrastruktúra nyomvonala
- Híd
- Útfelület
- Kötőtpályás közlekedési felület
- Vasútvonal keresztezése
- HÉV vonal keresztezése
- Villamosvonal keresztezése
- Jelzőlámpás forgalomirányítású csomópont

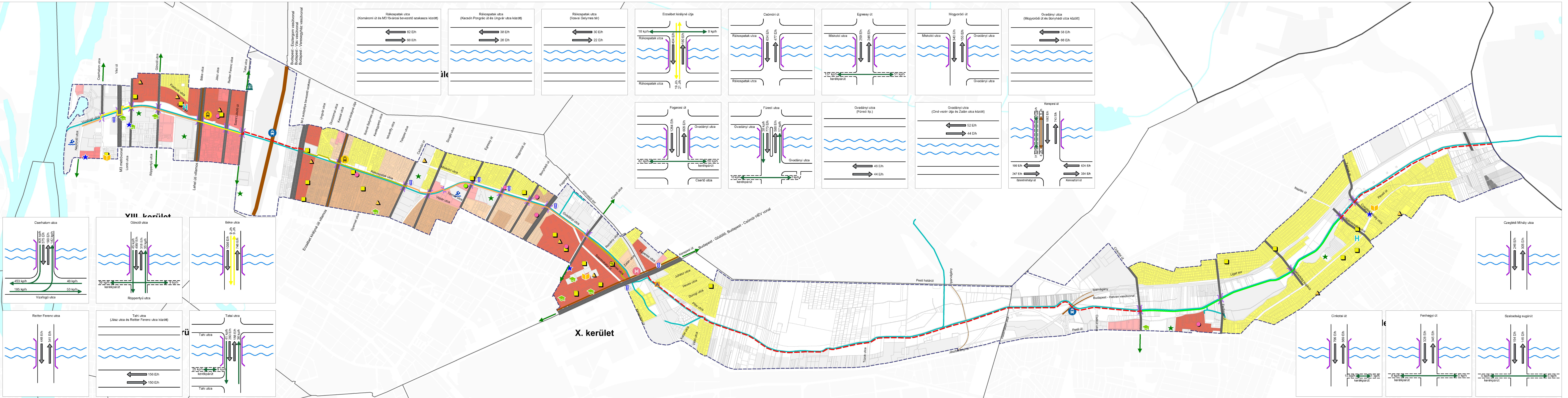
- Kemping
- Bölcsőde
- Óvoda
- Általános iskola
- Gimnázium
- Felsőoktatási intézmény
- Háziorvosi rendelő
- Sportterület
- Uszoda
- Múzeum
- Könyvtár
- Művelődési ház
- Kisvárosias, jellemzően zárt sorú beépítésű lakóterület
- Kisvárosias, jellemzően szabadonálló jellegű lakóterület
- Kisvárosias, intenzív beépítésű lakóterület
- Nagyvárosias, jellemzően zárt sorú, keretes beépítésű lakóterület
- Nagyvárosias, jellemzően szabadonálló jellegű lakóterület
- Nagyvárosias telepszerű lakóterület

ALAPTÉRKÉPI ELEMÉK

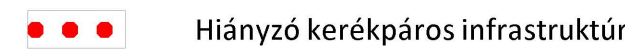
- Kerékpárforgalmi hálózati terv lehatárolása
- Rákos-patak
- Vízfelület
- Telekhatár
- Kerülethatar
- Közigazgatási terület határa

- Forgalomáramlási ábrák jelmagyarázata:
- Közüti forgalom (egységjáróműóra)
 - Kerékpáros forgalom (kerékpáróra)
 - Közüti vasúti (villamos) forgalom (járműóra)
 - Híd

Helyi mérések.
A kerékpáros adatokat tartalmazó mérések 2016. júliusban készültek.
2017. januárban a párhuzamos közutak forgalmának mérése készült.



Problématérkép



 Fejlesztendő szintbeni kereszteze

 Fejlesztendő külön szintű keresztezés

 Nagyfeszültségű távvezeték oszlopai

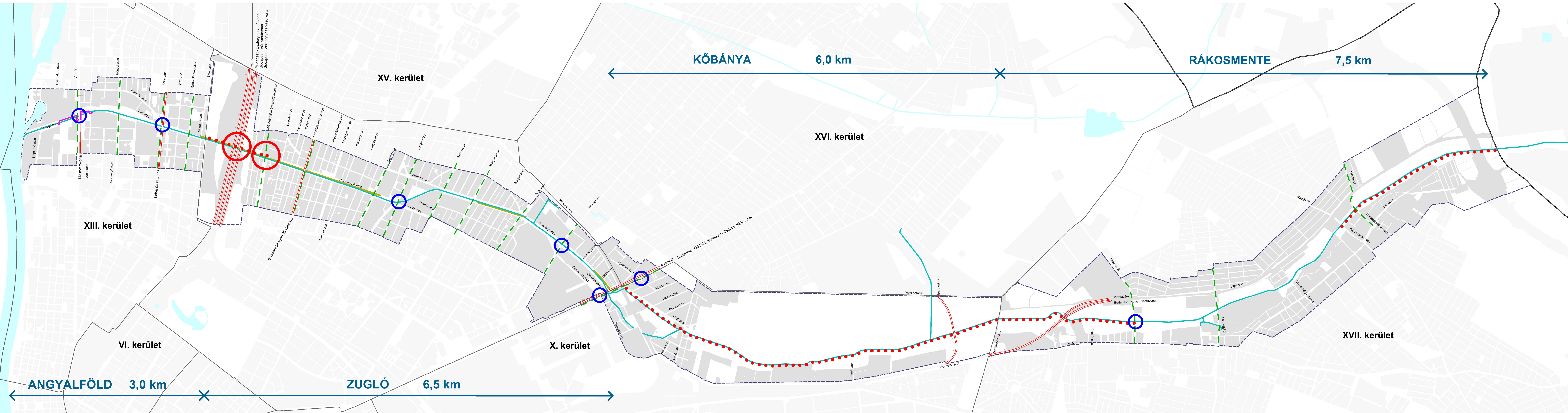


Kötöttpályás közösségi közlekedési vonala


Rákospatak

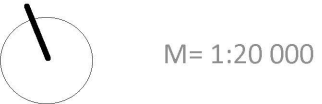
Vízfelület

 Kerékpárforgalmi hálózati terv lehatárolás



KERÉKPÁRFORGALMI HÁLÓZATI TERV

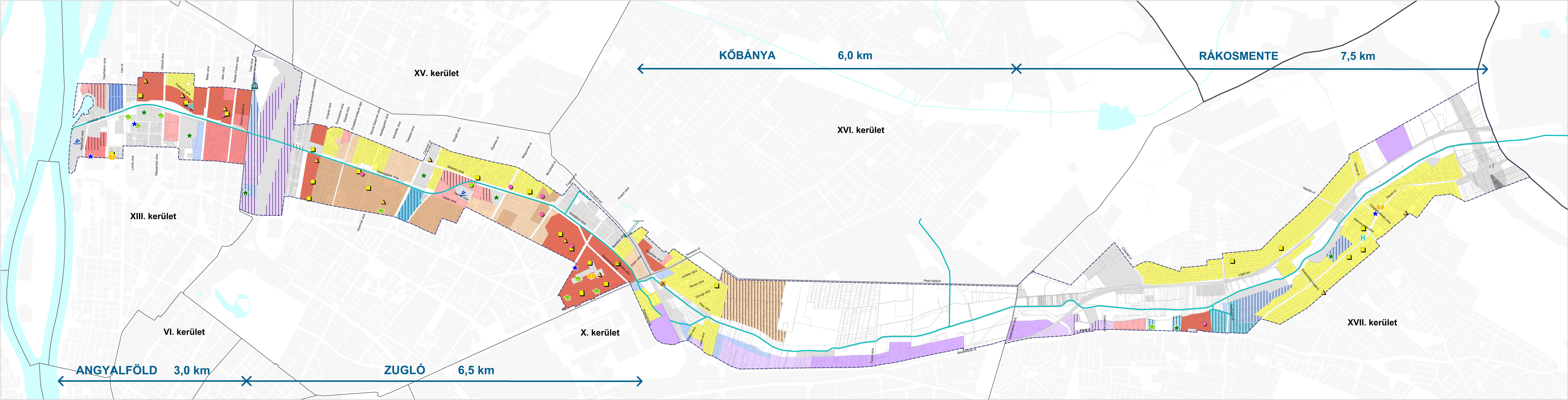
A beépítés várható változásai



- Kemping
- Bölcsőde
- Óvoda
- Általános iskola
- Gimnázium
- Felsőoktatási intézmény
- Háziorvosi rendelő
- Sportterület
- Uszoda
- Múzeum
- Könyvtár
- Művelődési ház
- Kisvárosias, jellemzően zárt sorú beépítésű lakóterület
- Kisvárosias, jellemzően szabadonálló jellegű lakóterület
- Kisvárosias, intenzív beépítésű lakóterület
- Nagyvárosias, jellemzően zárt sorú, keretes beépítésű lakóterület
- Nagyvárosias, jellemzően szabadonálló jellegű lakóterület
- Nagyvárosias telepszerű lakóterület
- Mellékközpont területe
- Kiemelt jelentőségű helyi központ területe
- Intézményi, jellemzően zárt sorú beépítésű terület
- Intézményi, jellemzően szabadonálló jellegű terület
- Intézményi, helyi lakosság alapellátását biztosító terület
- Gazdasági, jellemzően kereskedelmi, szolgáltató terület
- Gazdasági, jellemzően raktározást, termelést szolgáló terület
- Változással érintett terület

ALAPTÉRKÉPI ELEMOK

- Kerékpárforgalmi hálózati terv lehatárolása
- Rákos-patak
- Vízfelület
- Telekhatár
- Kerülethatár
- Közigazgatási terület határa



KERÉKPÁRFORGALMI HÁLÓZATI TERV

Javasolt hálózat



M= 1:20 000

- Rákos-patak menti kerékpáros útvonal (önálló kerékpáros infrastruktúra)
- Rákos-patak menti kerékpáros útvonal (úttesten vezetve)
- Meglévő szerkezeti jelentőségű kerékpáros infrastruktúra nyomvonala
- Tervezett szerkezeti jelentőségű kerékpáros infrastruktúra nyomvonala
- Meglévő kerületi jelentőségű kerékpáros infrastruktúra nyomvonala
- Tervezett kerületi jelentőségű kerékpáros infrastruktúra nyomvonala
- Meglévő helyi jelentőségű kerékpáros infrastruktúra nyomvonala
- Tervezett helyi jelentőségű kerékpáros infrastruktúra nyomvonala
- Fejlesztendő műtárgy
- Meglévő lakó-pihenő és "tempo 30" övezet
- Tervezett lakó-pihenő és "tempo 30" övezet

ALAPTÉRKÉPI ELEMEEK

- Kerékpárforgalmi hálózati terv lehatárolása
- Rákos-patak
- Vízfelület
- Telekhatár
- Kerülethatár
- Közigazgatási terület határa

